Elaina Reioli Cirilo Serfaty

Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906)

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em História pelo Programa de Pós-graduação em História Social da Cultura do Departamento de História da PUC-Rio.

Orientador: Prof. Leonardo Affonso de Miranda Pereira

Rio de Janeiro
Junho de 2017

Elaina Reioli Cirilo Serfaty

Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906)

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação em História Social da Cultura do Departamento de História do Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. Leonardo Affonso de Miranda Pereira
Orientador
Departamento de História - PUC-Rio

Prof. Diego Antonio Galeano
Departamento de História - PUC-Rio

Profª Laura Antunes Maciel
Departamento de História - UFF

Profª Mônica Herz
Vice-Decana de Pós-Graduação do Centro de Ciências Sociais - PUC-Rio

Rio de Janeiro, 09 de junho de 2017

Elaina Reioli Cirilo Serfaty

Graduou-se em História na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro em 2013. Cursou o Mestrado no Programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Suas pesquisas se concentram no Rio de Janeiro dos séculos XIX e XX, com especial atenção ao processo de conformação dos subúrbios cariocas.

Ficha Catalográfica

Serfaty, Elaina Reioli Cirilo

Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906) / Elaina Reioli Cirilo Serfaty ; orientador: Leonardo Affonso de Miranda Pereira. – 2017.
109 f. : il.color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de História, 2017.
Inclui bibliografia

1. História – Teses. 2. História Social da Cultura – Teses. 3. Rio de Janeiro. 4. Subúrbios. 5. Engenho de Dentro. 6. Associativismo. 7. Primeira República. I. Pereira, Leonardo Affonso de Miranda. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de História. III. Título.

CDD: 900

Para Mariana e Reinaldo, por
todo amor compartilhado.

Agradecimentos

Para concluir esse trabalho foi fundamental o auxílio de muitas pessoas, aproveito o espaço, então, para agradecê-las.

Em primeiro lugar, agradeço PUC-Rio, pela bolsa de estudo. Aos professores do Departamento, que me acompanharam desde a graduação, sendo pilares importantes da minha formação como historiadora. Em particular, agradeço ao meu orientador Leonardo Pereira, que consegue conjugar tão bem acolhida e rigor acadêmico em sua, sempre dedicada, orientação. Suas críticas e sugestões, sempre acompanhadas de estímulo e confiança, foram fundamentais para o desenvolvimento desse trabalho e para minha formação como pesquisadora, desde a graduação. Um agradecimento especial também aos funcionários do Departamento, especialmente a Edna e ao Claudio, que nos auxiliam durante o curso de pós-graduação e também a Anair e Cleusa que sempre nos recebem com tanto carinho. Ao professor Rafael Gonçalves, do departamento de Serviço Social com que pude compartilhar alguns dos debates desse trabalho na disciplina sobre políticas urbanas e o direito à cidade.

Aos membros da banca de qualificação Julia O'Donnell e Diego Galeano que enriqueceram esse trabalho com as sugestões e dicas de referência, além de incentivo dado no momento em que ainda temos tantas incertezas do processo. A professora Laura Antunes Maciel, que compondo a banca de defesa com o professor Diego, aceitaram compartilhar da leitura desse trabalho, me possibilitando a oportunidade de escutar suas análises.

Aos funcionários dos arquivos, que me auxiliaram durante a pesquisa documental para esse trabalho. No Arquivo Nacional, na Casa Rui Barbosa, no Centro de Microfilmagem da Polícia Civil, no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, onde passei um maior tempo realizando a pesquisa nos fundos da administração municipal e na Biblioteca Nacional, onde o recurso da pesquisa digital, por vezes, deixa invisível os funcionários que mantém tudo funcionando para que possamos realizar nossas consultas de casa.

No ambiente acadêmico, a participação nos grupos de pesquisa foi fundamental para compartilhar e ouvir experiências de pesquisa. Nas reuniões do Grupo de Conexões Atlânticas, liderado pelos professores Leonardo Pereira e

Diego Galeano e da linha de pesquisa Experiências e Conexões Culturais, da pós-graduação em História da PUC-Rio. À Juliana Pereira e a Mariana Barbosa pela amizade e apoio, pelas leituras que fizeram desse trabalho durante o processo de elaboração, sempre me incentivando e me auxiliando com críticas e sugestões.

À minha família onde, além de amor, tive suporte para conseguir dar conta desta jornada. Ao Reinaldo, com quem divido a convivência diária, agradeço todo apoio, ajuda, incentivo e entendimento, você foi fundamental para a realização desse trabalho. Aos meus pais Cirilo e Maria, meus irmãos Elisana e Elder, minha tia Santa, minhas sobrinhas Maria Rita e Manuela, meus cunhados Mansur e Suelen, que tantas vezes vieram ao Rio de Janeiro me socorrer com apoio à Mariana quando eu precisava me ausentar da função materna. Agradeço ainda a toda família do Reinado, na figura dos meus sogros Rachel e Roberto e a minha cunhada Rosana, pelos almoços de domingo.

Às minhas amigas Valdilene, Marcilia e Priscila pela torcida, agora poderemos nos encontrar mais vezes em terras mineiras. À Simone, Débora e Alana pelos momentos de descontração que ajudavam a levar a rotina de pesquisa com mais leveza. À Roberta Flores, Rosaline, Adriane e Isabela, que encontrei durante minha formação e se tornaram colegas especiais, sempre presentes através de mensagens e telefonemas de incentivo.

À minha querida Mariana, que foi gestada ainda durante o início desse trabalho, que hoje corre pela casa querendo brincar. Agradeço por cada gesto de carinho quando eu estava enfronhada em meio a muitos papéis, mesmo sem saber foram eles o meu maior combustível.

Resumo

Serfaty, Elaina Reioli Cirilo; Pereira, Leonardo Affonso de Miranda. **Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906).** Rio de Janeiro, 2017, 110p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Essa dissertação investiga o processo de urbanização ocorrido no Engenho de Dentro entre 1870 e 1906. Ao longo desse período, cujo início marca a implantação do sistema ferroviário de trens dos subúrbios, esta localidade, até então marcadamente rural, foi incorporada à malha urbana da cidade como parte da região suburbana que se afirmava. Para parte da historiografia tal processo seria um fruto direto das obras de intervenção e remodelação da região central da cidade ocorrida no Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX, em perspectiva que enfatiza o papel do Estado na definição das distinções e hierarquizações espaciais que marcam o mundo urbano carioca. Problematizando tais análises, o objetivo desse trabalho é compreender como os próprios moradores do local, em sua diversidade, foram parte ativa do processo de transformação e consolidação daquele território, do qual se apropriaram de formas variadas.

Palavras-chave

Rio de Janeiro; subúrbios; Engenho de Dentro; associativismo; Primeira República

Abstract

Serfaty, Elaina Reioli Cirilo; Pereira, Leonardo Affonso de Miranda (Advisor). **By the suburban train: disputes and solidarities in the occupation of Engenho de Dentro (1870-1906).** Rio de Janeiro, 2017, 110p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

This dissertation investigates the process of urbanization that took place in Engenho de Dentro between 1870 and 1906. During this period, which beginning marks the implantation of the railway system of suburban trains, this locality, so far markedly rural, was incorporated into the urban network of the city as part of the suburban region that was claimed. For part of the historiography, such a process would be a direct result of the intervention and remodeling works of the central region of the city occurred in Rio de Janeiro in the early years of the twentieth century, in a perspective that emphasizes the role of the State in the definition of the distinctions and spatial hierarchies that mark the urban world of Rio. Problematizing such analyses, the objective of this work is to understand how the inhabitants of the place, in their diversity, were an active part of the transformation process and consolidation of that territory, from which they appropriated in several forms.

Keywords

Rio de Janeiro; suburbs; Engenho de Dentro; associativism; First Republic

Sumário

Lista de Figuras

"Os vestuários, com raras exceções, são exageradíssimos. Botafogo e Petrópolis exageram Paris; e o subúrbio exagera aqueles dois centros de elegâncias. Não generalizo, porque, nessas coisas, erra quem quiser generalizar. Registro apenas o aspecto saliente que fere o imodesto; porque o modesto paira na sombra e ninguém o nota.

Lima Barreto. "O trem de Subúrbios", 1921

Introdução

Na crônica “O trem de subúrbios”, publicada em dezembro de 1921 no jornal *Gazeta de Notícias*, o escritor Lima Barreto narra memórias de suas viagens diárias do bairro suburbano de Todos os Santos para o centro da capital da República. Uma das coisas que se revela de imediato através dessas impressões é a diversificada composição de moradores do subúrbio carioca nas duas primeiras décadas do século XX.

> "(...) A segunda classe dos nossos vagões de trens de subúrbio não é assim tão homogênea. Falta-nos, para sentir a amargura do destino, profundeza de sentimentos. Um soldado de polícia que nela viaja não se sente diminuído na sua vida; ao contrário: julga-se grande coisa, por ser polícia; um guarda-civil é uma coisa importante; um servente de secretaria vê Sua Excelência todos os dias e, por isso, está satisfeito; e todos eles, embora humildes, encontram na sua estreiteza de inteligência e fraqueza de sentir motivos para não se julgarem de todo infelizes e sofredores. Só alguns e, em geral, operários é que esmaltam no rosto angústia e desânimo. Porém, a indumentária variegada merecia que um lápis hábil a registrasse. Aquelas crioulas e mulatas inteiramente de branco, branco vestido, meias, sapatos, ao lado de portugueses ainda com restos de vestuários da terra natal; os uniformes de cáqui de várias corporações; os em mangas de camisas e algum exótico jaquetão de inverno europeu, acompanhado do indefectível cachimbo - tudo isso forma um conjunto digno de um lápis ou de um pincel.
>
> Habitualmente não viajo em segunda classe; mas tenho viajado, não só, às vezes, por necessidade, como também, em certas outras, por puro prazer.
>
> Viajo quase sempre de primeira classe e isso, desde muito tempo. Quando, há quase vinte anos, fui morar nos subúrbios, o trem me irritava. A presunção, o pedantismo, a arrogância e o desdém em que olhavam as minhas roupas desfiadas e verdoengas, sacudiam-me os nervos e davam-me ânimos de revolta. Hoje, porém, não me causa senão riso a importância dos magnatas suburbanos. Esses burocratas faustosos, esses escrivães, esses doutores de secretaria, sei bem como são títeres de politicões e politiquinhos. (...)"[1]

Ainda que as observações do literato estejam carregadas de um tom pejorativo e ligadas às suas experiências e memórias, elas nos instigam a considerar alguns aspectos importantes a respeito da região dos subúrbios no

[1] "O trem de Subúrbios". *Gazeta de Notícias*, 21 de dezembro de 1921, p.2

começo do século XX. No ano em que escreve a crônica Lima Barreto já se dedicava somente à profissão de escritor e não exercia mais o cargo de amanuense da Secretaria da Guerra, de onde havia se aposentado em 1919 por invalidez[1]. No entanto, faz menção ao ano de 1902, quando havia se mudado com a sua família para Todos os Santos, e passou, diariamente, a se deslocar rumo à região central onde trabalhava. Dessa forma o cronista reproduziu em sua narrativa as viagens de trem do presente e de outrora, e dava suas impressões sobre a variada composição dos viajantes em que ele identificava uma série de diferenças, definindo como marca característica dessa população a heterogeneidade.

A população da cidade havia crescido vigorosamente, impactada em grande parte pelo êxodo que ocorreu após a abolição da escravidão em 1888 e por levas de imigrantes estrangeiros que chegaram ao país desde meados do século XIX, e passaram a integrar a mão de obra livre no Brasil. Entre os anos de 1872 a 1890, registrou-se no Distrito Federal um crescimento populacional de 95,8%; o número de habitantes da cidade saltou de 266 mil para 522 mil e, até 1906, aumentou outros 56,3%, passando de 810 mil habitantes. Apesar desse crescimento, as freguesias urbanas, como Candelária e São José, registraram decréscimo populacional de 54,95% e 19,73%, respectivamente, ou tiveram um crescimento modesto, como São José, 12,16% ou Santa Rita 4,85%. Enquanto isso, freguesias suburbanas como Inhaúma, Guaratiba e Campo Grande registraram aumento populacional de 292,92%, 41,68% e 95,91%, nessa ordem[2].

Ainda que no geral pouco explorada pela historiografia do mundo urbano carioca, que costuma privilegiar as favelas como objeto de reflexão[3], o universo dos subúrbios cariocas e de seus moradores foi objeto de importantes análises por parte de pesquisadores de diferentes áreas. Partindo de percursos profissionais diversos, tais estudos nos ajudam a compreender alguns aspectos do processo de ocupação e transformação dessa região da cidade do Rio de Janeiro, constituindo um instigante campo de debate.

---

[1] BELCHIOR, Pedro. *Tristes subúrbios. Literatura, cidade e memória na experiência de Lima Barreto*, Dissertação de Mestrado em História, UFF, Niterói, 2011, p. 91.
[2] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Recenseamento do Rio de Janeiro* (Distrito Federal): Realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1907, p.13.
[3] KNAUSS, Paulo; BRUM, Mario Sergio. “Encontro marcado: a favela como objeto da pesquisa histórica”. In: MELLO, Marco Antonio da Silva. *Favelas cariocas: ontem e hoje*.Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

Apesar de suas diferenças, esses trabalhos têm como base inicial de debate a obra de Maurício Abreu sobre a *Evolução urbana do Rio de Janeiro.* Publicada originalmente em 1987, a obra é fruto do relatório de uma pesquisa elaborada em 1978 no Centro de Pesquisas Urbanas do Instituto Brasileiro de Administração Municipal. O objetivo da pesquisa era mensurar a influência das políticas públicas sobre a distribuição espacial da população de baixa renda na Área Metropolitana do Rio de Janeiro que, na atualidade, se expressariam por um modelo dicotômico de estratificação social do território. Para Abreu, esse processo teria se aprofundado a partir do início da derrubada de habitações populares, que ocorreu no final do século XIX e início do século XX, quando a população da cidade foi expulsa da região central. O resultado, em sua perspectiva, era a emergência de uma dicotomia no território que opunha a tríade "trem, subúrbio e população de baixa renda" em relação a "bonde, zona sul, estilo de vida moderno"[4]. Abreu, no entanto, da pouca atenção ao papel da população, toda sua análise versa a respeito do papel do Estado na definição dos territórios da cidade, dessa forma, a população aparece com características homogeneizadas definidas por classes sociais, a partir do processo de estratificação social.

Com o objetivo de tentar acompanhar esse processo a partir da experiência dos moradores dos subúrbios, a historiadora Cristiane Miyasaka realiza, em sua dissertação de mestrado, um estudo sobre a vida dos moradores da freguesia de Inhaúma, entre os anos de 1890 e 1910. Analisando comparativamente os dados censitários do período, a expansão do serviço de trens dos subúrbios e a relação desses cidadãos com ações normativas do Estado, a historiadora busca traçar uma análise que permite identificar esse perfil de trabalhadores na população dessa freguesia. No entanto, ao descrever, somente os aspectos que corroboram com sua análise acaba imprimindo certo denominador comum ao território, identificado a população da freguesia suburbana a categoria de trabalhadores pobres[5].

Em sentido, praticamente oposto ao de Miyasaka, o objetivo do historiador Leandro Climaco nos dá a ver outra imagem dos moradores dos subúrbios. Realizando sua pesquisa, com o objetivo de examinar periódicos suburbanos editados entre os anos de 1880 e 1920, o historiador se propôs, além de examinar

---

[5] MIYASAKA, Cristiane. *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890-1910).* Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura / Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011.

e descrever a pluralidade dessas folhas e das experiências dos diversos grupos de jornalistas e os editores que os produziam, também demonstrar visões depreciativas e preconceituosas sobre a vida cultural dos subúrbios. No entanto, ainda que descreva a pluralidade da imprensa deixa pouco visível como outros sujeitos se apropriavam desses espaços de comunicação e acaba imprimindo um sentido de unicidade que identifica o território dos subúrbios a trabalhadores letrados, em geral de setores médios[6].

Desse modo, por mais consistentes que sejam essas análises, elas acabam dando pouca atenção para as disputas entre os moradores, nesse processo de conformação dos territórios dos subúrbios. Além disso, as disputas parecem sempre mediadas por um projeto do Estado, ficando pouco evidente como a heterogênea população, apresentada na crônica de Lima Barreto, mostrou-se capaz de articular suas diferenças e identidades na constituição desse território.

Na tentativa de contribuir com o debate, a respeito da expansão urbana carioca em direção aos subúrbios, o objetivo desse trabalho é compreender como esses moradores, participando do mesmo processo de transformação do território, constituíam para ele sentidos diversos. Para isso, adotaremos uma dupla estratégia. Em primeiro lugar, cabe diminuir a escala de análise, na tentativa de compreender, no ambiente mais restrito de apenas um bairro suburbano, como se davam as disputas no processo de urbanização dessas localidades. Em segundo lugar, cabe alargar um pouco o recorte temporal da análise, tentando acompanhar esse processo de urbanização a partir da implantação das estações ferroviárias, na segunda metade do século XIX – momento no qual se viabilizava um processo de ocupação urbana desse território, até então predominantemente rural.

Desse modo, esta dissertação se focará no bairro suburbano do Engenho de Dentro entre os anos de 1871, data da inauguração da estação ferroviária, até o final da década de 1906. Sem nos limitarmos ao contexto imediato das reformas urbanas, tentaremos investigar como a população que passou a ocupar aquele território ao longo desse período atribuía sentidos diversos às transformações atravessadas pela localidade, relacionando suas diferentes identidades e aspirações aos processos mais amplos de transformação urbana da cidade.

---

[6] MENDONÇA, Leandro Climaco. *Nas Margens: experiências de suburbanos com periodismo no Rio de Janeiro, 1880-1920*. Niterói: Editora UFF, 2014.

Para dar conta dessa tarefa me debrucei sobre um conjunto diversificado de documentos, a fim de compreender diferentes aspectos desse processo. No *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro* analisei os livros da “Décima Urbana” – uma tributação sobre os imóveis cobrado semestralmente das unidades habitadas que, a partir de 1878 passa a se denominar imposto predial. Essa documentação nos permite identificar o crescimento paulatino do número de habitações, os tipos de imóvel construídos, o valor de seu aluguel e os sujeitos que eram proprietários de vários imóveis - constituindo-se, portanto, em um meio de compreender as diferentes dimensões do processo de ocupação no Engenho de Dentro e de identificar a diversificada composição social que passou a se estabelecer no território naquele momento. Com os mesmos objetivos, examinei ainda, no mesmo arquivo, a documentação referente à elaboração das cartas cadastrais utilizadas para a cobrança do imposto sobre imóveis e para mapeamento da cidade, a documentação referente a pedidos de licenças para implantação de bilhares e botequins e disputas com proprietários de quiosques e, por fim, os pedidos de concessão à Câmara Municipal de carris urbanos para cobrir a região.

Para nos aproximarmos das experiências cotidianas desses sujeitos, pouco compreensíveis somente através desta documentação a municipalidade, escolhemos como fonte fundamental os jornais e periódicos publicados pela imprensa carioca no período descrito. Particularmente a partir das da década de 1870, a imprensa carioca passou por um profundo período de transformação, sendo inserida dentro de uma lógica empresarial em busca de lucro e para isso atraindo o interesse de um público consumidor mais amplo. Ainda que se posicionasse de forma política e contemplasse as perspectivas de jornalistas e empresários, a imprensa adotava táticas para alavancar as vendas. Nesse sentido, as estratégias iam desde a venda avulsa das folhas, até a diminuição do preço de suas edições e a incorporação de temas e notícias que pudessem atrair todos os tipos de leitores[7]. Atentar para esses mecanismos de comunicação próprios à imprensa comercial, com suas estratégias comerciais para atrair o interesse de um público leitor variado, nos ajuda a identificar a diversidade de vozes presentes nessa fonte. Os testemunhos deixados através das penas dos jornalistas, literatos e

[7] PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Negociações Impressas: a imprensa comercial e o lazer dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Primeira República. *História,* Franca, v. 35, e99, 2016

cartas enviadas pelos leitores, se constituíam num campo que incorporava um duplo movimento: à medida que esses jornais se moldavam para atingir um determinado público, eram também moldados por esse mesmo público[8].

Não era de se admirar, por isso, que ao longo do período em questão muitos jornais se mostrassem atentos ao crescimento da região suburbana, e tentassem atrair o interesse dos moradores locais. Começaram assim a aparecer nessas folhas, a partir do final do século XIX, colunas como a "Notas suburbanas", publicada no *Diário de Notícias* a partir de 1885; e a "Pelos Subúrbios", publicada a partir de 1901 no *O Correio da Manhã*. Além dessas, outras sessões e colunas que se voltavam para questões de lazer, crimes, reivindicações diversas, anúncios, publicação de debates parlamentares e da legislação municipal, passavam também a incorporar os moradores dos subúrbios de forma cada vez mais intensa. – nos permitindo identificar, através delas, os muitos conflitos, disputas e alianças que marcavam a região.

Essa estratégia comercial e diversidade de publicações não se restringia apenas a grandes jornais. Muitos jornalistas, alguns até colaboradores de grandes folhas, se arriscavam a empreender jornais menores por toda a cidade e os subúrbios não eram exceção. Foi nesse impulso que pequenos jornais começavam a ser lançados nos subúrbios. Editados por moradores das localidades, essas folhas tratavam em suas páginas, prioritariamente, da vida social dos subúrbios. Em 1883, foi lançado o primeiro número da *Gazeta Suburbana*, que teve seu último número editado em 1885. Anos mais tarde, em 1901, *O Echo Suburbano* começou a ser publicado no Engenho de Dentro, e a partir dos números preservados, sabe-se que o empreendimento durou apenas alguns meses, entre agosto e outubro do ano de 1901[9].

Também importante para esta investigação foram os guias de ruas e serviços, como o *Almanak administrativo, mercantil e industrial* – publicação anual que trazia informações sobre comércio e habitações. Apesar de limitado, por não contemplar todo o universo de habitantes da cidade, tais guias se mostraram bastante úteis para identificar profissões e locais de moradia de alguns sujeitos, além de conter informações a respeito de legislações, determinações da municipalidade e sobre linhas e preços dos transportes de viação urbana da cidade.

---

[8] *Idem.*
[9] MENDONÇA, Leandro Climaco.*op. cit.*

É assim através dessas fontes que tentaremos empreender uma análise que tente escapar dos esquematismos determinados pela divisão territorial que opõem subúrbio à cidade, imprimindo certo sentido totalizante às experiências sociais de diferentes sujeitos que habitavam a zona suburbana. Buscamos, com isso, entender o caráter dinâmico de constituição social das comunidades suburbanas, que se afirmaram a partir complexas negociações e disputas entre sujeitos diversos.

Nesse sentido, são inspiradores os caminhos abertos pela historiadora Natalie Davis, principalmente na obra *Nas margens: três mulheres do século XVII*[10]. Sem tomar o gênero como uma realidade dada de antemão ela compreende as situações específicas dessa categoria em meio a processos de encontro, de embates e entre diferentes fluxos culturais, desta forma influenciando na formação da sociedade. Ainda que seu objetivo tenha sido analisar a importância das hierarquias de gênero na vida dessas três mulheres, sua proposta metodológica de pensar através da lógica e agência dos indivíduos o modo pelo qual eles mesmos operam com as identidades a eles atribuída e os fluxos de tradição cultural aos quais se ligam nos abre possibilidades de pensar um caminho analítico através do qual as identidades suburbanas sejam pensadas a partir da indeterminação das trajetórias dos diferentes grupos e sujeitos que passaram a habitar esses territórios. A historiadora nos alerta, assim, para a necessidade de atentar para questões como a "mobilidade, a mistura, a controvérsia", e nos desafia a desnaturalizar categorias mais estáticas como aquelas que unem os moradores dos subúrbios em oposição aos da cidade.

Para dar conta desta tarefa, este trabalho foi dividido em três capítulos, seguidos de um breve epílogo. No primeiro, intitulado "Pelos caminhos de aço", procuramos investigar aspectos relacionados ao impacto da linha férrea na vida da população dos subúrbios. Focado no último quadrante do século XIX, quando o serviço de trens para os subúrbios foi instaurado e se consolidou, pretende-se acompanhar os processos e disputas geradas pelas novas possibilidades de ocupação daquele território gerada pela chegada do trem. O objetivo é tentar compreender e analisar tanto as reivindicações em prol da melhoria, manutenção e

---

[10] DAVIS, Natalie Zemon. *Nas Margens: três mulheres do século XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

expansão desse serviço, quanto os embates por conta da diferença entre esses sujeitos que se encontravam, diariamente, nessas viagens.

No capítulo seguinte, "Da fazenda Padilha à estação das oficinas", analisarei os primeiros aspectos desse processo de conformação do território da localidade do Engenho de Dentro. Com o objetivo de compreender mais detidamente esse processo, foram investigadas as primeiras tentativas de loteamento marcadamente urbanos, logo nos primeiros anos após a inauguração da estrada de ferro, perseguindo o processo de edificação de moradias nas décadas seguintes. O objetivo é o de compreender como os moradores da capital atuaram na definição dos projetos e práticas de urbanização da cidade do Rio de Janeiro, para além da ideia do Estado e das elites como únicos definidores do processo de conformação do território.

Por fim, no último capítulo, chamado "Na estação do Engenho de Dentro", o foco se voltou para a pujança associativista da localidade, através da organização de dezenas de associações recreativas formadas na localidade a partir das últimas décadas do século XIX. Se na hora de reivindicar melhorias para o bairro os moradores do bairro podiam afirmar uma identidade suburbana geral, seu cotidiano era marcado por diferenças e tensões que foram sistematizadas através de uma febre associativa que viria a separá-los em grupos diversos. Investigar como esse fenômeno se deu no Engenho de Dentro é uma forma de tentar compreender os laços identitários mais restritos que alimentavam a formação as redes de solidariedade e diferença a partir das quais podiam se estabelecer tanto projetos de sociabilidade comuns quanto as disputas e alianças entre diferentes grupos.

1
Pelos caminhos de aço: os trens dos subúrbios

Em julho de 1884, um colunista da *Gazeta Suburbana* publicou uma crônica, sob o título "O progresso suburbano", na qual narrava o crescimento de inúmeras localidades que avistava através de um passeio pelos caminhos cortados pelos trilhos da linha férrea e dos bondes:

> "Quem percorre, quer na estrada de ferro D. Pedro II, quer nos ferro-carris da companhia Villa Isabel, a extensíssima zona que margeando essas vias de comunicação desenrola aos olhos do observador um lindo panorama continuativo do centro populoso, há de se admirar-se forçosamente do grande desenvolvimento dos subúrbios."[1]

Os trens e os bondes aparecem na narrativa do articulista como vetores do crescimento da zona suburbana. Como ele próprio sugeriu no título da matéria, às margens dos caminhos de aço era possível notar o "progresso suburbano", associado ao crescimento populacional da região. Rasgando esses territórios dos subúrbios, esses novos meios de transporte de massa começaram a interligar da capital do império aos subúrbios em meados do século XIX. O primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que ligava a freguesia de Santana a Queimados, foi inaugurado em 1858, e até o final da década de 1870 foram abertas outras quinze estações nesse trecho[2]. Em março de 1872 foram inaugurados os serviços da Companhia Ferro-Carril Villa Izabel, interligando os bairros do Andaraí Grande, São Francisco Xavier e Engenho Novo a região central da cidade[3].

Embora haja um consenso em relação a essa influência dos meios de transporte na expansão urbana, segundo estudo pioneiro publicado em 1978 pelo geógrafo Maurício Abreu, na cidade do Rio de Janeiro, processo teria assumido, como característica principal, o objetivo de separar, através desses meios de transporte, o crescimento da cidade em núcleos qualitativamente distintos, desde a implementação ao final do século XIX. Os bondes atuariam com peso maior nos

---

[1] "O progresso suburbano". *Gazeta Suburbana*, 28 de julho de 1884, p.4.
[2] ABREU, Mauricio de A. O Rio de Janeiro no século XIX: da cidade colonial à cidade capitalista. In: *Evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPP, 2013, pp.50-53.
[3] *idem*, pp. 44-45.

bairros ao sul da cidade, e os trens como condutores dessa expansão mais ao norte da região central. Esse. Dessa forma, passaram a ter influência direta na solidificação de uma dicotomia núcleo-periferia, que teria se mantido até os dias de hoje na cidade do Rio de Janeiro[1].

Ao acompanhar a situação urbana durante as reformas do governo Pereira Passos, no entanto, o historiador Marcelo Magalhães defende que não teria havido um "deslocamento imediato da questão da habitação da *forma* para o *espaço"*. Segundo ele, essas regiões suburbanas não se constituíram, em princípio, como alternativa viável para grande parte dos membros das classes populares que haviam sido expulsos de suas habitações na região central da cidade durante a reforma urbana.[2] Sugere assim o caráter apressado das análises que afirmam uma relação direta entre as reformas do começo do século XX, que atacavam os cortiços habitados pelos trabalhadores, e a ocupação dos subúrbios, ainda que sem chegar a explicar como esta teria se dado.

Em perspectiva contrária, a historiadora Cristiane Miyasaka, atentando especificamente para a zona suburbana de Inhaúma, procurou demonstrar em sua pesquisa que os subúrbios figuraram efetivamente como possibilidade para os sujeitos que não podiam ou queriam mais habitar as zonas centrais da cidade. Para se contrapor aos estudos que estabeleceram como entraves para isso os preços das passagens e a significativa distância das regiões centrais em relação aos subúrbios, a autora argumentou que o aumento de horários e o preço das passagens dos trens dos subúrbios entre os anos de 1890 e 1910 sugeririam que o território se constituiu efetivamente em uma opção de moradia para os trabalhadores de baixa renda da cidade. Para chegar a tal conclusão, no entanto, concentra sua análise nos embates entre a população suburbana e o Estado, não chegando a atentar para as disputas internas a essa população suburbana. Com isso, a autora acaba reproduzindo a perspectiva que opõe a cidade aos subúrbios, tomado de maneira homogênea – ainda que sejam trabalhadores os sujeitos cuja experiência efetivamente analisa[3].

Desse modo, os subúrbios acabam sendo definidos de maneiras distintas, que aparentam ser mais incompatíveis do que integradas. Para investigar com

---

[1] *idem*

[2] MAGALHÃES, Marcelo de Souza. Formulando projetos para a cidade: o Conselho Municipal do Rio de Janeiro: discutindo a questão da habitação popular (1892-1902). Revista de História Regional, Ponta Grossa - Pr., v. 5, n.1, p. 111-151, 2000

[3] MIYASAKA, Cristiane. *op. cit.*

mais cuidado o processo der ocupação da zona suburbana, de modo a fugir das análises que veem o Estado como único sujeito desse processo, cabe assim acompanhar o processo de consolidação do transporte ferroviário como um dos vetores de viabilização da ocupação da região suburbana – de modo a compreendermos as disputas em torno tanto da incorporação dos subúrbios à malha urbana da cidade quanto o próprio processo de definição do que viriam a ser os subúrbios.

1.1 O subúrbio ferroviário: projetos em disputa

No dia 29 de março de 1858, às dez horas e trinta minutos da manhã, partiu, do Campo da Aclamação o primeiro trem da Estrada de Ferro Dom Pedro II, aos olhos do "povo feliz e jubiloso" que circundava a estação e o caminho até Queimados. Segundo o repórter do *Jornal do Comércio,* a festa de inauguração da Estrada de Ferro havia agitado a população na viagem inaugural, que durou uma hora e quarenta minutos[4].

O trecho inicial da estrada, com extensão de quarenta e sete quilometros, compreendia também as estações de Engenho Novo, Cascadura e Maxabomba[5], atual município de Nova Iguaçu. No ano seguinte foram inauguradas as estações de São Cristovão e Sapopemba, e em 1861 a de São Francisco Xavier. Na década de 1870 começaram a funcionar as estações de Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Clube, Sampaio, Quintino, Meier, Mangueira e Encantado e, em 1890, a estação de Madureira[6]. Além da Estrada de Ferro D. Pedro II[7] na década de 1880, outras ferrovias foram abertas na cidade do Rio de Janeiro[8]. Apesar da

[4] *Jornal do Comércio*, 30 de março de 1858, p.1

[5] FIGUEIRA, Manuel Fernandes. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II - 1855-1865. In: *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. pp. 19-50.

[6] ABREU, Mauricio de A.*op. cit*. pp. 50-53.

[7] A partir de agora vou me referir a companhia através da sigla EFDPII.

[8] Em 1878 foi inaugurado o ramal de Santa Cruz, que, partindo de Sapopemba até a estação de Santa Cruz, contava com as estações de Realengo, Bangu e Campo Grande. No ano de 1883, a Rio D'ouro, incialmente construída para transportar materias paras as obras de construção da rede de abastecimento da cidade, passou a servir também ao transporte da passageiros, com estação inicial na Ponta do Caju e paradas em Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Areal e Pavuna. Em 1886, outra companhia, a Rio de Janeiro Northern Railway Company, futuramente Leolpodina Railway, inaugurou o trecho ferroviário entre São Francisco Xavier e Mirity, com paradas em Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Lucas e Vigário Geral.

importância de cada uma delas, nesse trabalho nos interessa esse trecho inaugurado de 1858, denominado Linha do Centro[9], no qual a companhia operaria a linha que ficou conhecida por operar os chamados “trens dos subúrbios”[10].

Esse trecho inaugural seria apenas o começo de uma larga expansão das linha férreas, cujo objetivo maior era cortar o sertão e interligar todo o país, transportando passageiros e mercadorias aos portos, principalmente os do Rio de Janeiro e São Paulo[11]. Em 1880 já existiam dezesseis estradas, interligando cerca de oitocentos quilômetros de ferrovia a uma centena de estações localizadas nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. O mapa da página a seguir nós da conta da expansão desse sistema.

Na década seguinte, em 1893, foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, que ligava Mangueira e Sapopemba. No final do século, em 1898, as estações de Vieira Fazenda, Del Castilho, Magno e Barros Filho e, em 1903, essa estrada foi incorporada a Central do Brasil (antes EFDPII) como linha auxiliar. Cf. ABREU, Mauricio de A. *op.cit*. pp. 50-53

[9] RODRIGUEZ, Hélio Suevo. A descrição da Linha do Centro. In: *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004, p.32-46.

[10] Essa é a denominação utilizada para se referir a esse serviço de tráfego de passageiros desde 1870, ver por exemplo: "Estrada de Ferro D. Pedro II". *Jornal do Comércio*, 26 de março de 1870, p.2. Ver também: RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *op.cit*, p.21.

[11] Marinho, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. (2015). Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista. *Topoi (Rio de Janeiro)*, *16*(30), 203-233.

Figura 1 - Mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II (...). Angelo e Robin: Rio de Janeiro, 1880. *Biblioteca Nacional* - Cartografia.

A parte circulada em vermelho mostra que a interligação entre outras ferrovias se dava apenas através da Linha do Centro, que servia também à zona suburbana, estando essa interligação determinada por um único ponto (marcado em azul) que levava os trens de outros estados e do interior até o porto e a região central do Rio de Janeiro[12]. A linha férrea dos subúrbios se mostrava assim um importante vetor de escoamento da produção de diversos gêneros, principalmente a cafeeira. Destaque-se que no século XIX o porto do Rio de Janeiro tinha um papel central na economia nacional, concentrando grande parte das exportações de café e do movimentando marítimo de entrada e saída de mercadorias.[13]. Essa empolgação inicial, com a interligação ferroviária logo começou a se arrefecer, no

[12] O realce dessa parte do mapa pode ser visto nos Anexos ao final desse trabalho – figura A1, p.106.

[13] CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. In: *Revista Tempo* - Revista do Departamento de Historia / UFF. Niterói, Rio de Janeiro. N.8. Agosto, 1999. pp. 1-18.

entanto, frente às limitações desse sistema, que deu os primeiros sinais de esgotamento aidna no ano de 1875. Se até 1871 a Linha Centro possuía uma via única, operando alternadamente em sentido único, houve naquele ano a duplicação de todo o trecho até Cascadura, e em 1875 até Sapopemba[14], viabilizando a circulação de mais composições no trecho ao mesmo tempo. Mesmo assim, frente ao aumento da demanda de transporte de passageiros do interior e dos subúrbios, que se somava à necessidade de usar a linha para o transporte de mercadorias, configurava-se já uma saturação do sistema que naquele período começou a se apresentar como uma preocupação.

Esta era uma questão capaz de despertar o interesse de vários setores da população, como sugeriu em dezembro de 1875 um articulista do jornal *O Globo.* Na opinião do jornalista, a prioridade deveria ser dada ao transporte de cargas, que seria atrapalhado pelo transporte de passageiros em pequena escala - o que o leva a sugerir, como estratégia para contornar o problema, que se suprimissem os trens dos subúrbios da Linha do Centro[15]. Ainda assim, o articulista reconhecia que, frente à iniciativa do Ministro da Agricultura ao realizar uma excursao para inspecionar as obras da Estrada de Ferro Dom Pedro II, havia se gerado entre os frequentadores daquela linha de passageiros uma grande expectativa, pois as queixas da população residente nos subúrbios – principalmente de lavradores e comerciantes, que se queixavam da falta de regularidade dos trens e dos prejuízos causados pela sobrecarga dos armazéns – eram já frequentes[16].

Na edição seguinte, o mesmo jornal publicou outra coluna sobre o tema, enfatizando que, ocorrendo a supressão, deveriam ser providenciadas outras alternativas ao transporte dos subúrbios:

> "É de linhas assim planejadas que carecem os subúrbios da capital, linhas que em próximo futuro, hão de constituir uma verdadeira cinta de ferro, ligadas todas entre si e com o centro do Rio de Janeiro, ponto convergente da atividade industrial e da locomoção dos povoados importantes que nos rodeiam.
> Pensando na supressão dos trens dos subúrbios, não esquecerá de certo o nobre ministro os interesses desses povoados: e facilitando e alentando a organização das empresas que se proponham servir com boa locomoção a esses bairros importantes, terá S. Ex. realizado dous grandes benefícios.

[14] RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *op. cit*. p. 22.
[15] "Estrada de Ferro D. Pedro II". *O Globo*, 14 dez de 1875, p.1
[16] *idem*.

> A Estrada de Ferro D. Pedro II poderá organizar melhor o serviço dos seus transportes, e as populações suburbanas ficarão dotadas de vias próprias que possam às horas úteis do dia e da noite, fornecer-lhes o transporte rápido e comodo.
> Esses povoados têm, como sabe o nobre ministro, um grande e belo destino e exercem uma influência salutar na vida desta mesma capital.
> Eles são, para assim dizer, os pulmões desta vasta capital, cuja população vive aglomerada nas mais deploráveis condições higiênicas, em que pode viver uma população civilisada(*sic*)"[17].

Defendendo a substituição do transporte ferroviário de passageiros realizado pela Estrada de Ferro nos subúrbios por sistemas de viação urbana organizados pela iniciativa privada, o articulista tentava mostrar aos leitores da folha a lógica de seu argumento através de uma concepção organicista de cidade. Seguindo tal ideia, os subúrbios representavam "os pulmões" da capital, e os sistemas de transporte representariam as vias de interligação desse corpo urbano[18]. Longe de ser uma aspiração isolada do jornalista, a tentativa de afirmação dos subúrbios como sendo, por excelência, o local privilegiado de moradia para a população nas cidades, mostrava-se alianhado a uma tendência internacional à suburbanização das cidades. Não por acaso, muitos dos ingleses que vieram para o Rio de Janeiro ao longo do século XIX, influenciados pelo movimento ocorrido na Inglaterra na transição do século XVIII para o século XIX, haviam buscado áreas até então periféricas para se instalar[19].

O apelo do articulista em relação à criação de um sistema alternativo aos trens revela que, apesar da disputa entre o transporte de passageiros dos subúrbios e mercadorias, a possibilidade aberta pelo transporte ferroviário de passageiros havia ampliando a tendência da suburbanização da capital para uma extensão maior dos territórios ao norte da cidade. Não era de se admirar, por isso, que a sugestão de supressão dos trens de subúrbio feita pelo jornal o *Globo* não tenha surtido efeito imediato.

Em caminho inverso, o que aconteceu, para satisfação das populações suburbanas, foi o aumento no número de horários dos trens dos subúrbios e a diminuição do preço das passagens. A partir de 1875, dezesseis trens passaram a

[17] "Estrada de Ferro D. Pedro II". *O Globo*, 15 dez de 1875, p.1.
[18] HENRIQUE, W. *O direito à natureza na cidade*. Salvador: EDUFBA, 2009.
[19] OLIVEIRA, Carolina Bortolotti. A presença do gosto inglês nos subúrbio do Rio de Janeiro no século XIX. In: *Anais do XXIII Simpósio Nacional de História*: Guerra e Paz. Londrina: Ed. Mídia, 2005, pp. 1-8.

realizar as viagens em direção à Corte ou ao interior. As composições paravam em todas as estações da linha dos subúrbios, com exceção de Sapobemba que tinha apenas quatro horários durante todos o dia - conforme pode ser observado na tabela a seguir:

Movimento dos trens dos subúrbios (1875)

Estações (para o interior)	Horário de Partida							
	Manhã			Tarde				
	SU1	SU3	SU5	SU7	SU9	SU11	SU13	SU15
Corte	5:00	6:30	8:44	1:00	3:30	5:14	7:36	9:00
São Cristóvão	5:10	6:38	8:52	1:10	3:37	5:22	7:44	9:10
S. Francisco Xavier	5:20	6:46	9:00	1:20	3:44	5:30	7:50	9:19
Riachuelo	5:25	6:51	9:05	1:26	3:50	5:35	7:55	9:26
Engenho Novo	5:30	6:56	9:10	1:35	3:56	5:40	8:00	9:33
Todos os Santos	5:36	7:01	9:15	1:41	4:02	5:45	8:07	9:40
Engenho de Dentro	5:42	7:05	9:20	1:52	4:05	5:50	8:10	9:44
Piedade	5:46	7:09	9:24	1:56	4:09	5:54	8:14	9:48
Cascadura	5:50	7:14	9:26	2:00	4:12	6:06	8:20	9:55
Sapopemba	-----	7:25	-----	-----	-----	6:18	-----	-----

Para a Corte	Horário de Partida							
	Manhã				Tarde			
	SU2	SU4	SU6	SU8	SU10	SU12	SU14	SU16
Sapopemba	-----	-----	7:30	-----	-----	-----	6:30	-----
Cascadura	4:02	6:00	7:42	9:38	2:10	4:20	6:42	8:30
Piedade	4:08	6:05	7:47	9:42	2:15	4:21	6:47	8:35
Engenho de Dentro	4:14	6:10	7:52	9:47	2:22	4:29	6:52	8:40
Todos os Santos	4:20	6:16	7:57	9:50	2:27	4:32	6:57	8:46
Engenho Novo	4:26	6:22	8:02	9:56	2:32	4:38	7:02	8:52
Riachuelo	4:32	6:27	8:07	10:02	2:37	4:44	7:07	8:57
S. Francisco Xavier	4:38	6:32	8:12	10:08	2:42	4:50	7:12	9:02
São Cristóvão	4:46	6:40	8:19	10:15	2:49	4:57	7:19	9:10
Corte	4:54	6:48	8:26	10:20	2:56	5:02	7:26	9:18

Fonte: Eduardo e Henrique Laemmert (editores e proprietários). *Almanak administrativo, mercantil e industrial da corte e da província do Rio de Janeiro para 1875*. Rio de Janeiro, 1875, p. 412.

Os horários pela manhã começavam bem cedo, o primeiro saia às quatro horas da manhã de Cascadura e chagava à Corte cerca de cinco horas da manhã. Tal horário havia sido instituído em 1870 por demada dos moradores dos subúrbios, que solicitaram à direção da Estrada de ferro um trem antes das cinco horas da manhã para que operários e funcionários dos arsenais pudessem assumir seus postos de trabalho antes das seis horas da manhã[20]. Ainda que os atrasos

[20] "Estrada de Ferro D. Pedro II". *A Reforma*, 27 de fevereiro de 1874, p4.

pudessem atrapalhar a jornada desses trabalhadores, de forma geral era possível conciliar a moradia nos subúrbios e o trabalho na região central da cidade[21].

Em 1877, foram ainda acrescidos a esse tráfego diário mais dez trens dos subúrbios – passando para um total de vinte e seis, conforme tabela abaixo:

Movimento dos trens dos subúrbios (1877)

Estações (para o interior)	Horário de Partida												
	Manhã				Tarde								
	SU1	SU3	SU5	SU7	SU9	SU11	SU13	SU15	SU17	SU19	SU21	SU23	SU25
Corte	5:00	6:00	7:30	9:00	1:00	2:30	3:30	4:30	5:30	7:30	9:00	10:10	00:30
S. Cristóvão	5:10	6:10	7:40	9:10	1:10	2:40	3:40	4:40	5:40	7:40	9:10	10:20	00:40
S. F. Xavier	5:18	6:18	7:48	9:18	1:18	2:48	3:48	4:48	5:48	7:48	9:18	10:28	00:48
Riachuelo	5:23	6:23	7:53	9:23	1:23	2:58	3:53	4:53	5:53	7:53	9:23	10:33	00:53
E. Novo	5:27	6:27	7:57	9:27	1:27	2:57	3:57	4:57	5:57	7:57	9:27	10:37	00:57
T. os Santos	5:34	6:34	8:04	9:34	1:34	3:04	4:04	5:04	6:04	8:04	9:34	10:44	1:04
E. de Dentro	5:39	6:39	8:09	9:39	1:39	3:09	4:09	5:09	6:09	8:09	9:39	10:49	1:09
Piedade	5:45	6:45	8:15	9:45	1:45	3:15	4:15	5:15	6:15	8:15	9:45	10:55	1:15
Cascadura	5:50	6:52	8:20	9:50	1:50	3:20	4:20	5:20	6:20	8:20	9:50	11:00	1:20
Sapopemba	-----	7:07	-----	-----	-----	-----	-----	-----	6:37	-----	-----	-----	-----

Para Corte	Horário de Partida												
	Manhã					Tarde							
	SU2	SU4	SU6	SU8	SU10	SU12	SU14	SU16	SU18	SU20	SU22	SU24	SU26
Sapopemba	-----	-----	7:20	-----	-----	-----	-----	-----	-----	6:58	-----	-----	-----
Cascadura	4:00	6:00	7:37	8:40	10:00	2:10	3:30	4:30	6:25	7:10	8:40	10:10	11:10
Piedade	4:08	6:08	7:45	8:48	10:08	2:18	3:38	4:38	6:33	7:18	8:48	10:18	11:18
E. de Dentro	4:13	6:13	7:50	8:53	10:13	2:23	3:43	4:43	6:38	7:23	8:53	10:23	11:23
T. os Santos	4:19	6:19	7:56	8:59	10:19	2:29	3:49	4:49	6:44	7:29	8:59	10:29	11:29
E. Novo	4:25	6:25	8:02	9:05	10:25	2:35	3:55	4:55	6:50	7:35	9:05	10:35	11:35
Riachuelo	4:29	6:29	8:06	9:09	10:29	2:39	3:59	4:59	6:54	7:39	9:09	10:39	11:39
S. F. Xavier	4:31	6:31	8:11	9:14	10:31	2:44	4:04	5:04	6:59	7:44	9:14	10:44	11:44
S. Cristóvão	4:42	6:42	8:19	9:22	10:42	2:52	4:12	5:12	7:07	7:52	9:22	10:52	11:52
Corte	4:50	6:50	8:27	9:30	10:50	3:00	4:20	5:20	7:15	8:00	9:30	11:00	00:00

Fonte: Eduardo e Henrique Laemmert (editores e proprietários). *Almanak administrativo, mercantil e industrial da corte e da província do Rio de Janeiro para 1877*. Rio de Janeiro, 1877, pp. 447-448.

Analisando a tabela, é possível perceber que houve um acréscimo substancial no tráfego, que passou a ter horários a cada hora. Dado que a Linha Centro não havia sofrido nenhuma modificação estrutural após a duplicação realizada em 1875, notava-se assim que a demanda pelo aumento de horários para o transporte de passageiros tornava ainda mais grave a saturação das vias férreas apontada naquele ano pela reportagem de *O Globo*. Por conta disso, a medida despertou rapidamente reações contrárias por parte do parlamentar de Minas Gerais, Affonso Celso. Em sessão na Câmara dos Deputados, o deputado afirmou que julgava equivocada a medida que aumentou os horários e reduziu o preço das passagens para competir com as linhas bondes, que havia se expandido no mesmo período em direção a algumas localidades suburbanas. Na opinião do parlamentar,

---

[21] "Estrada de Ferro D. Pedro II". *Diário do Rio de Janeiro,* 15 de maio de 1870, p1.

as companhias de bondes deveriam ser estimuladas para que se realizassem o serviço de viação urbana dos subúrbios em substituição aos trens, o que resultaria no melhor aproveitamento da via férrea para o transporte de mercadorias e passageiros do interior.[22]

As propostas de Affonso Celso não foram adiante naquela data, mas levantaram novamente a polêmica. No ano seguinte, uma nota da *Gazeta Notícias* alertava para o fato que, de acordo com a diretoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, o ministro da Agricultura pretendia suspender o tráfego dos trens dos subúrbios. No dia seguinte à publicação da nota, uma carta assinada pelos "moradores dos subúrbios" e direcionada ao imperador era publicada na mesma folha. Na missiva os moradores alegaram que, se confirmada a notícia de suspender o tráfego dos trens dos súburbios, não lhes restava alternativa a não ser apelar para V.M Imperial afim de que fosse "garantida a propriedade alheia".

> "Foi, Senhor, na fé de que os trens dos subúrbios seriam mantidos **milhares de contos de réis foram empregados em terrenos e prédios**, nessa nova e grande povoação que se chama subúrbios.
> O **tesouro muito tem ganho com as transmissões de propriedades**. Centenares (*sic*) de prédios estão em construção, e a renda dos trens dos subúrbios é sempre crescente.
> Quando nas **grandes cidades da Europa e dos Estados Unidos** se constrõem caminhos de ferro de circunvalação, na capital do Império do Brasil se pretende suprimir trens dos subúrbios que se estão povoando de dia para dia, e que estão aumentando a renda do tesouro público nacional?
> E tudo isso para que?
> Para favorecer a uma companhia de carris de ferro, que tem a louca pretenção de querer servir o público como servem os trens dos subúrbios!
> Temos robusta fé de que sua magestade o imperador não consentirá que semelhante atentado se pratique contra a propriedade alheia e o verdadeiro progresso dos subúrbios"[23]. (*grifos meus*)

Os indivíduos que recorreram ao imperador, construiam um discurso que atrelava os investimentos imobiliários ao desenvolvimento e ocupação dos subúrbios. Ao enfatizar o direito à propriedade como base de seu pleito, esses "moradores suburbanos" que assinam a carta mostravam que, para além dos funcionários de arsenais e operários que haviam antes solicidado o aumento dos

[22] "Câmara dos Srs. Deputados - Sessão de 27 de junho de 1877". *Jornal do Comércio*, 30 de junho de 1877, pp.1-2.
[23] "A S.M o Imperador". *Gazeta de Notícias*, 11 de junho de 1878, p.2.

horários de trens, os investidores interessados no retorno do lucro de seus vultuosos empreendimentos imobiliários na região eram também sujeitos desse processo de disputa.

É possível notar ainda que esses auto-proclamados "moradores suburbanos" sustentaram sua argumentação através das mesmas ideias mobilizadas pelo articulista do jornal *O Globo*, destacando assim os modelos de subúrbios da Europa e dos Estados Unidos como exemplares. Tal ideia se faz presente na afirmativa de que os trens dos subúrbios se equivaliam aos "caminhos de ferro de circunvalação" que interligavam as regiões sas principais cidades dessas nações modelo. O apelo desses moradores em favor da propriedade conjugava assim a ideia positiva de expansão do território urbano da cidade com a especulação imobiliária. Frente à escassez de moradias, aos olhos dos investidores esses subúrbios ferroviários seriam uma maneira de multiplicar investimentos, com a perpectiva de valorização imobiliária dessas regiões[24]. Na pena desses missivistas, o discurso do "progresso" associado aos subúrbios escondia assim claros interesses comerciais, unidos nessa causa específica a outras parcelas sociais que já dependiam do trem como meio de transporte. Por mais que no dia seguinte à publicação da carta uma outra nota publicada no *Diário do Rio de Janeiro* afirmasse que não havia fundamento a notícia que o ministro da Agricultura pretendia suspender o tráfego dos trens dos subúrbios[25], a publicação evidenciava que havia interesse envolvendo o capital imobiliário frente à demanda de exclusividade da linha férrea por parte do transporte de mercadorias.

A própria conformação desses interesses era o fruto de uma história anterior à propria inauguração da estrada de ferro. Desde meados do século XIX, a ideia de que esse meio de transporte tornaria fácil o deslocamento da população passou a figurar como carro-chefe dos empreendimentos comerciais que anunciavam a compra e venda de terrenos. Ainda em 1858, uma propaganda publicada nos jornais já anunciava a venda de um terreno no Engenho Novo que seria localizado "ao pé da serra na primeira estação da Estrada de Ferro de Pedro II"[26]. Na série de loteamentos abertos a leilão na década de 1870, a estrada de ferro era um dos

[24] Sobre a escassez de moradia ver: ABREU, Mauricio de A. *op. cit*. CHALHOUB, Sidney. *op.cit.* e sobre a tendência de suburbanização da cidade ver: EL-KAREH, Almir Chaiban. *op. cit*. e OLIVEIRA, Carolina Bortolotti. *op cit.*
[25] "Estrada de Ferro de Pedro II". *Diário do Rio de Janeiro*, 12 de junho de 1878, p.2
[26] "Vende-se". *Jornal do Comércio*. 25 março 1858, p.4.

atrativos dos *puffs,* a exemplo da *Fazenda Padilha* no Engenho de Dentro, ou ainda, em anúncios individuais, como o de sublocadora de imóveis que procurava para compra "uma chácara nos subúrbios da cidade ou estações da estrada e ferro"[27]. Configurava-se assim um mercado para camadas médias da população que precisavam se deslocar, numa rotina pendular, entre o trabalho e a moradia e poderiam arcar com os custos dessas opção. Nesse sentido, para esses investidores que aplicaram seu capital, tanto para morar quanto para revender, visando os lucros da valorização imobiliária, o trem era um recurso fundamental, do qual não estavam dispostos a abrir mão.

No entanto, o caráter restritivo que essa proposta de incorporação dos subúrbios ao território da cidade teve nos primerios anos acabou por permitir, logo na década de 1870, seu aproveitamento por parte de uma parcela socialmente mais ampla da população. Esse processo era viabillizado pela diminuição crescente do valor das passagens, que, com a alteração da tarifa em 1876, passaram a se equiparar aos valores cobrados pela companhia de bondes Villa Isabel[28]. Havia também a possibilidade de fixar residência nos subúrbios, conseguindo trabalho nos empreendimentos fabris que começavam a se estabelecer nessas localidades[29].

Uma crônica publicada na revista *O Mosquito* em março de 1875 apresenta bem a percepção causada nos contemporâneos por esta mudança. Dizia o cronista que, em viagem pelos trens dos subúrbios, ao entrar em um vagão que tinha escrito por fora, "em grossas letras, 1ª classe", e sentar-se no andar de cima do carro, notou certo estranhamento em relação às pessoas que se sentavam a sua volta. Notou "três lavadeiras de S. Cristovão, dois negociantes e um fulano", cuja profissão ele ignorava, mas que suspeitou, "pelas exalções, que era fabricante de sebo para vela". Não podendo se conter, desceu e encontrou com um velho conhecido, que lhe explicou que o andar de cima servia à 3ª classe[30]. A conversa

---

[27] "Vende-se". *Jornal do Comércio*, 25 de março de 1858, p.4. "Leilão". *Jornal do Comércio*, 29 de junho de 1873, p.2. "Sublocadora". *Jornal do Comércio*, 9 de junho de 1877, p.5.

[28] No trem dos subúrbios, no trecho até Cascadura o valor variava entre $100 e $200 na 2ª classe e nos carris variavam entre $100 e $200, da cidade até o Engenho Novo. Ver: "Companhia Ferro Carril da Villa Isabel". *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para o ano de 1878*. p.517. "Estrada de Ferro D. Pedro II". Diário do Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1876, p.3. "Preço das passagens nos trens dos subúrbios". *Almanak Gazeta de Notícias para o ano de 1899*, p.277.

[29] Um bom exemplo disso são as Oficinas da Estrada de Ferro D. Pedro II que foram inauguradas no Engenho de Dentro e impulsionaram a urbanização do bairro, que trataremos mais detidamente no capítulo seguinte. Sobre a inauguração ver: FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *op. cit*.

[30] "Salpicos". *O Mosquito*, 20 de março de 1875, p.4.

narrada com descontração pelo cornista, permeada por descrições estéticas e olfativas, usadas pejorativamente para definir esse novo público das linhas de trem, é sintomática do tipo de estranhamento gerado então pela utilização da linha férrea por parte desse público diversificado. Mais do que ironizar a presença nos trens, desses trabalhadores pobres, a crônica apontava assim para a necessidade de manter a distinção ainda associada aos subúrbios através de uma separação mais rígida entre os vagões destinados a diferentes classes.

Diferente, no entanto, era a disputa nos vagões de 2ª classe, após a abolição do vagão de 3ª classe em 1871[31]. Apesar das reivindicações de parte da população suburbana para que se reestabelesse as três classes, com o objetivo de delimitar um espaço em separado para a "classe mediana", a companhia manteve apenas duas classes de vagões[32]. A despeito disso, esses sujeitos definiram estratégias para que pudessem se diferenciar na multidão, evidenciando bem as disputas que davam forma, já naquele momento, ao mundo suburbano. Chama atenção, nesse sentido, uma queixa publicada na sessão Gazetilha, *Jornal do Comercio* em 19 de abril de 1878, na qual o redator da coluna publicou o que afirmava ser uma reclamção vinda de "alguns passageiros dos trens dos subúrbios".

> "Queixam-se alguns passageiros dos trens dos subúrbios do estado de imundice em que se conservam os carros de segunda classe.
> Além disso, como fossem eliminados os carros de terceira classe nos trens de subúrbios, acumulam-se nos de segunda toda a sorte de indivíduos, obligando (*sic*) assim a viajar de promiscuidade os descalços com outros passageiros que, comquanto (*sic*) decentemente vestidos, carecem de recorrer, pelas suas diminutas posses, as passagens de menor preço.
> Como os empregados da estrada de ferro não facilitem o ingresso dos passageiros a todos os carros ao mesmo tempo, e até não permitão (*sic*) entrada para um segundo *wagon*, enquanto o primeiro não estiver a lotação completa, viajar num trem de segunda classe torna-se um sacrifício perfeitamente intolerável.
> Se fosse permitida ao passageiro a escolha do carro, aconteceria, - como acontece em todas as mais estradas de ferro, - que as diferentes classes de passageiros se extremariam inevitavelmente de per si e como que movidas por um acordo tácito.
> É um fênomeno que nunca deixa de acontecer em toda a parte, em que se reúnem as diverdas camadas da sociedade.
> Ou adotar este alvitre, ou reestabelecer os carros de terceira classe.[33]"

[31] Manuel Fernandes Figueira. *Op.cit.* pp.145. "Estrada de Ferro D Pedro II. *Jornal do Comércio*, 20 abril de 1878, p.1.
[32] “Abusos na estrada de ferro”. A Reforma, 30 de março de 1871, p.3
[33] "Gazetilha". *Jornal do Comércio*, 19 abril de 1878, p.1.

É importante notar que o argumento desses "passageiros" era no sentido de facilitar uma distinção entre classes, mesmo que informal. Se a companhia só oferecia dois carros, ela não poderia privar os passageiros que, "por um acordo tacito", se dividissem pelos vagões e ocupassem seus devidos lugares, como um "fênomeno que nunca deixa de acontecer em toda a parte, em que se reúnem as diverdas camadas da sociedade". Dessa forma, esses sujeitos "decentemente vestidos", que normalmente não se misturavam com outros de menos posses em um local confinado, como um vagão, a despeito de seus desejos eram obrigados a dividir o mesmo ambiente durante suas viagens diárias com os tais sujeitos “descalços”. Mais do que explicitar diferenças, tratava-se da definição de desigualdade social, que daria a esses sujeitos de camadas médias um caráter hierarquicamente superior a esses passageiros mais pobres. O mesmo sentimento aristocrático que sustentava a separação dessa população pobre de hábitos e ambientes da população nobre ou rica, também era utilizado para que esses setores médios se colocassem em oposição aos escravos ou sujeitos bem mais pobres que se utilizavam da mesma linha.

Todo esse movimento de incorporação dos subúrbios à malha urbana da cidade na década de 1870, deixa claro assim que havia um ideal suburbano de distinção, com o qual dialogavam esses investidores que aplicaram seus capitais no mercado imobiliário nos subúrbios. No entanto, essa mesma via férrea que possibilitou aos setores médios da população incorporar esse estilo de rotina pendular, nos padrões europeu e americano, acabou atraindo outros setores da população. Nesse sentido, para além da luta pela manutenção do transporte ferroviário, ideias de hierarquização social faziam da urbanização desse território um campo aberto de disputas entre diferentes grupos sociais.

1.2 Unidos na diferença: pela permanência dos trens dos subúrbios

Em setembro de 1882 a disputa em torno da supressão dos trens dos subúrbios voltou à baila nos debates do Senado, da Câmara dos Deputados e da Câmara Municipal. Da mesma maneira em que havia acontecido no período em que foi duplicada a linha férrea, momento no qual apareciam reportagens que tratavam da sobrecarga da Linha do Centro, este tipo de queixa voltava a aparecer,

mas com maior vulto – o que acabou levando autoridades governamentais, parlamentares e usuários do sistema a participar de novos debates sobre o tema.

O gancho inicial da discussão se deu a partir de uma sessão do Senado de 5 de setembro daquele ano, na qual o ministro da agricultura, Pádua Fleury, defendeu que, em vista dos prejuízos causados em alguns horários dos trens dos subúrbios, esses poderiam ser suprimidos como alternativa para diminuir o impacto no orçamento do ministério. Novamente foi o senador Affonso Celso, que havia em 1875 levantado a sugestão da supressão dessa linha de passageiros, quem primeiro apoiou a iniciativa – alegando que esses bairros, por já serem servidos por linha de bondes, não precisariam do uso dos trens[34]. A linha de bondes a que se refere o senador pertencia à Companhia de Carris Villa- Isabel, que havia inaugurado em 1875, o serviço de linhas de bondes urbanos entre a cidade e os bairros do Andaraí Grande, São Francisco Xaxier e Engenho Novo[35]. Tal proposta, se aprovada, causaria um grande impacto na vida dos moradores dos subúrbios, primeiramente porque os bondes só cobriam o trecho até o Engenho Novo, na rua Vinte e Quatro de Maio, muito aquém do trecho viário coberto pelos trens dos subúrbios. Em segundo lugar, nessa época, somente um bonde, a cada hora, percorria o trecho que levava até a estação do Engenho Novo. Por último, mesmo cogitando a possibilidade de ampliação das linhas, isso demandaria tempo e o preço praticado pela companhia de bondes era superior ao da Estrada. Enquanto uma passagem, de 2ª classe, nos trens dos subúrbios custava $100, até o Engenho Novo e $200 até Cascadura; no bonde o passageiro pagava $200 até a região do Andarai Grande e $300 até o Engenho Novo. Dado essa panorama, a mobilização em torno de tal proposta ecoara nas ruas e nas outras instâncias do poder legislativo[36].

A ideia levantada pelo senador Affonso Celso repercutiu na Câmara dos Deputados. O deputado Manoel Soares[37] saiu em defesa da manutenção do

---

[34] Trecho da sessão do Senado do dia 5 de setembro de 1882. Transcrita no Jornal do Comércio no dia 16 de setembro de 1882. Ver, "Trens dos subúrbios". Jornal do Comércio, 16 de setembro de 1882, p.4.

[35] NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. Meios de Transporte no Rio de Janeiro – História e legislação. Volume 1. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio. 1934, pp.204-206.

[36] "Tabela de preços de bagagens e passagens dos trens dos subúrbios". *Almanak Administrativo Mercantill e Industrial do Rio de Janeiro 1882*, p.1585. "Ferro-Carril - Grupo 4º". *Almanak Administrativo Mercantill e Industrial do Rio de Janeiro 1882*, p.1092.

[37] Manoel José Soares, foi deputado da 18ª legislatura, eleito pelo 17º distrito de Minas Gerais. Ver: "Câmara dos Deputados". *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para o ano de 1882*, p.1234. Também foi diretor do Banco do Comércio e membro do Conselho

serviço, demostrando atráves de relatórios da Estrada de Ferro que a constatação de que o serviço dava prejuízo era totalmente incorreta. O parlamentar também destacou que os moradores dos subúrbios eram "negociantes ou empregados públicos", e através desse meio de transporte, o tempo de travessia para os seus locais de trabalho no centro da cidade era melhor aproveitado[38]. Justificava assim a importância da manutenção do serviço pelo público seleto que ele costumaria a atender.

Outros deputados trataram de buscar soluções intermediárias. É o que fez o deputado Escragnole Taunay: para responder ao problema levantado pelo ministro Fleury, defendia não a supressão da linha dos subúrbios, mas a diminuição dos horários, que manteria apenas em circulação os trens da manhã e da tarde. Para Soares, no entanto, nem mesmo a diminuição de horários poderia ser cogitada, como explicava em seu pronunciamento sobre o tema:

> "Fará muita diferença a supressão de cinco trens, e demais, os habitantes dos subúrbios, quando compraram terrenos, o fizeram, confiados na fé dos contratos, têm direitos adquiridos (apoiados), e se há no Rio de Janeiro uma coisa que honre a cidade é o serviço do corpo de bombeiros e o serviço dos subúrbios. Além disso, ganha-se muito pelo lado higiênico que a população se estenda por esses bairros. Eu, portanto, venho protestar contra a declaração do nobre ministro da agricultura e pedir a S. Ex. que reflita sobre o assunto que antes de resolvê-lo vá em pessoa visitar os subúrbios, porque V. Ex. sabe perfeitamente que o próprio governo tem oficinas no Engenho de Dentro e além dessas oficinas outros habitantes têm estabelecimentos importantes que não devem ser sacrificados.[39]"

As declarações do deputado a respeito do desenvolvimento dos bairros suburbanos, nos dão a ver também o quanto esse debate continuava amparado no ideial dos subúrbios como local de moradia para os setores médios da população e dos interesses do capital imobiliário, através de uma ideia de salubridade que era contraposta ao caos da cidade. Demonstrava, com isso, que sua defesa da

---

fiscal da Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro. Em sua breve biografia, publicada no Dicionário Bibliográfico Brasileiro, há um destaque para seu pronunciamento no dia 14 de setembro de 1882. Tal data que coincide com sua fala em defesa da permanência dos trens dos subúrbios. Ver: BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario Bibliographico Brazileiro*. Volume 6. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1902,p.144.

[38] "Câmara dos Deputados - Sessão em 14 de setembro de 1882". Jornal do Comércio, 15 de setembro de 1882, p.1

[39] *idem.*

manutenção dos trens suurbanos se ligava principalmente aos interesses daqueles que haviam investido no mercado imobiliário suburbano e no comércio da região.

A proposta de supressão dos trens de suburbio foi discutida também na Câmara de Vereadores. No entanto, a defesa desses parlamentares pela manutenção do serviço não se mostrou, na visão de alguns contemporâneos, tão acalorada como aquela feita pelo deputado Soares. É o que sugere o artigo publicado no *Jornal do Comércio* em 15 de setembro do mesmo ano por um tal Tiburcio. Ao comparar a posição de diferentes autoridades politicas sobre o tema, ele lamentava que os representantes do município não tivessem dado nenhuma "palavra a tal respeito", sendo esse um assunto de tanta importância e que acarretária imensos transtornos aos habitantes locais[40].

De fato, somente no dia 15 de setembro, dez dias após a sugestão de supressão dos trens dos subúrbios por parte do senador Affonso Celso, que a Câmara de Vereadores apresentou um protesto oficial ao ministro da Agricultura, por sugestão do vereador Malvino dos Reis e aprovado por unanimidade. O vereador ressaltou, em seu pronunciamento, que a supressão dos trens causaria graves inconvenientes para o grande número de cidadão que procuram os subúrbios "pela facilidade do trânsito e modicidade dos aluguéis dos prédios, etc" e para os inúmeros convalecentes e familias que "precisam de um ar mais puro para as condições de sua existência[41]".

Em uma charge sobre os acontecimentos da semana publicada na *Revista Illustrada*da, essa disputa apareceu retratada pela pena de Angelo Agostini.
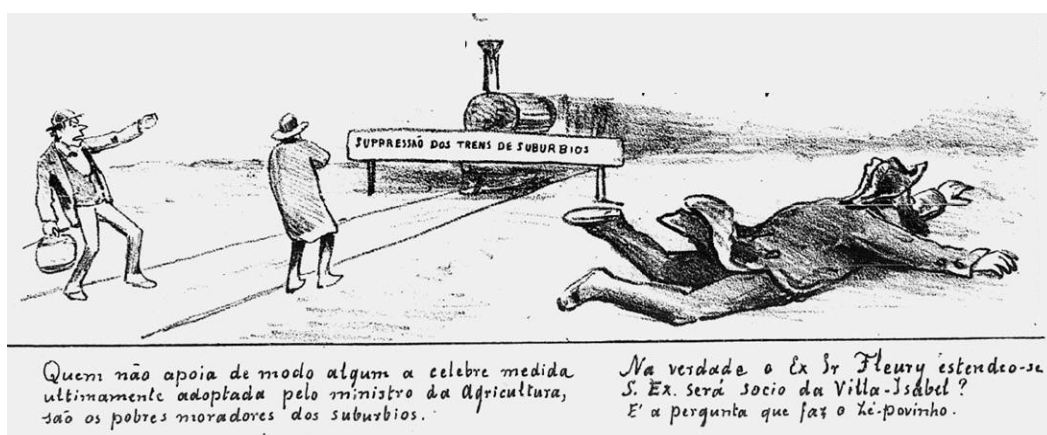
Figura 2 – "Supressão dos trens dos súburbios". *Revista Ilustrada*, 16 de setembro de 1882.

[40] "Publicações a pedido". *Gazeta de Notícias*, 16 de setembro de 1882, p.2.
[41] "Gazetilha". *Jornal do Comércio*, 15 de setembro de 1882, p.3.

Angelo Agostini representava em sua charge os “pobres moradores dos subúrbios” a espera dos trens, que estariam sendo barrados por uma cancela que representava a “supressão dos trens de subúrbio”. O próprio modo de representar esses moradores suburbanos era, porém, significativo: com roupa social completa, chapéu coco e uma pasta nas mãos, eles se mostram distantes das imagens habitualmente utilizadas pelos caricaturistas para representar os trabalhadores de baixa renda, estando mais próximos dos "negociantes ou empregados públicos" destacados na fala do deputado Soares[42]. Com traje bem mais refinado, aparece o ministro Fleury no canto oposto da cena, estirado ao chão. A posição do ministro, estirado ao chão e se estendendo a supressão, que beneficiaria os investidores da companhia de carris Villa-Isabel, demonstra a crítica de Agostini contra seu projeto, que dado os debates estava para ser derrotado.

Dentre os próprios contemporâneos, parecia claro o sentido tendencioso da proposta de supressão dos trens de subúrbios. É o que sugeria uma nota publicada na *Gazeta de Notícias* e assinada pelos "moradores do Engenho Novo", que fez referência aos prejuízos para o valor das propriedades e para a população que tal medida causaria. Por esse motivo, afirmavam na mesma nota que o Senado, havia feito um enorme favor à companhia *Villa Isabel* ao isentar a empresa do pagamento de décimas dos terrenos e, em mais um favor a companhia, pretendiam “matar o Engenho Novo suprimindo os trens dos subúrbios”[43].

Na sessão do Senado do dia 18 de setembro, duas semanas apenas após a indicação de supressão proposta pelo senador Affonso Celso[44], a disputa parece se encaminhar para o fim, no sentido de rejeitar a diminuição ou supressão dos trens dos subúrbios. A esse respeito, em tal sessão o senador Jaguaribe[45] afirmou que

[42] "Câmara dos Deputados - Sessão em 14 de setembro de 1882". *Jornal do Comércio*, 15 de setembro de 1882, p.1. Sobre a imagem habitual dos trabalhadores na imprensa da época, ver Marcos Silva, *Caricata República: Zé Povo e o Brasil*, São Paulo: Marco Zero, 1990.

[43] "Engenho Novo". *Gazeta de Notícias*, 7 de setembro de 1882, p.3.

[44] Apesar do ministro da Agricultura aparecer como personagem da supressão. Ele havia sugerido a diminuição de horários em sessão do Senado. No momento da fala do ministro, o senador Affonso Celso, que já tinha em vão tentar implementar tal medida em 1877., viu a oportunidade de apresentar uma representação pedindo, ao invés da diminuição, a supressão total da linha de trens dos subúrbios.

[45] Graduado em medicina, pela Faculdade do Rio de Janeiro, em 1874, Domingos Nogueira Jaguaribe Filho, seguia uma linha de pensamento que articulava saberes da geografia e medicina em sua carreira. Em tal perspectiva, sugeria que as cidades adotassem espaços abertos para permitir a circulação de ar, insolação e iluminação, favorecedores da higiene e da salubridade. Como parlamentar, fomentou e implementou os núcleos coloniais que havia proposto em teoria, sendo um dos principais envolvidos na criação da cidade-estância de Campos do Jordão. A esse respeito ver: VIANNA, Paula V. Carnevale; ZANETTI, Valéria; PAPALI, Maria Aparecida. Geografia, saúde e desenvolvimento urbano no interior paulista na passagem para o século XX:

proposta de supressão dos trens havia partido unicamente do ministro da Agricultura, e de que não tinha dúvidas sobre "a não existência de uma tal ordem". Ainda assim, afirmava que tal polêmica teria servido para "se previnir que para o futuro, semelhante medida nem seja tentada". A respeito das dificuldades enfrentadas para atender a demanda da Estrada, o senador afirmou que, se havia "incompatibilidade entre a viação dos subúrbios com a grande viação", cabia ao ministro "harmonizar o serviço"[46].

Ao final do mês de setembro, outra charge publicada na *Revista Illustrada* indicava que chegava ao fim o acalourado debate[47].
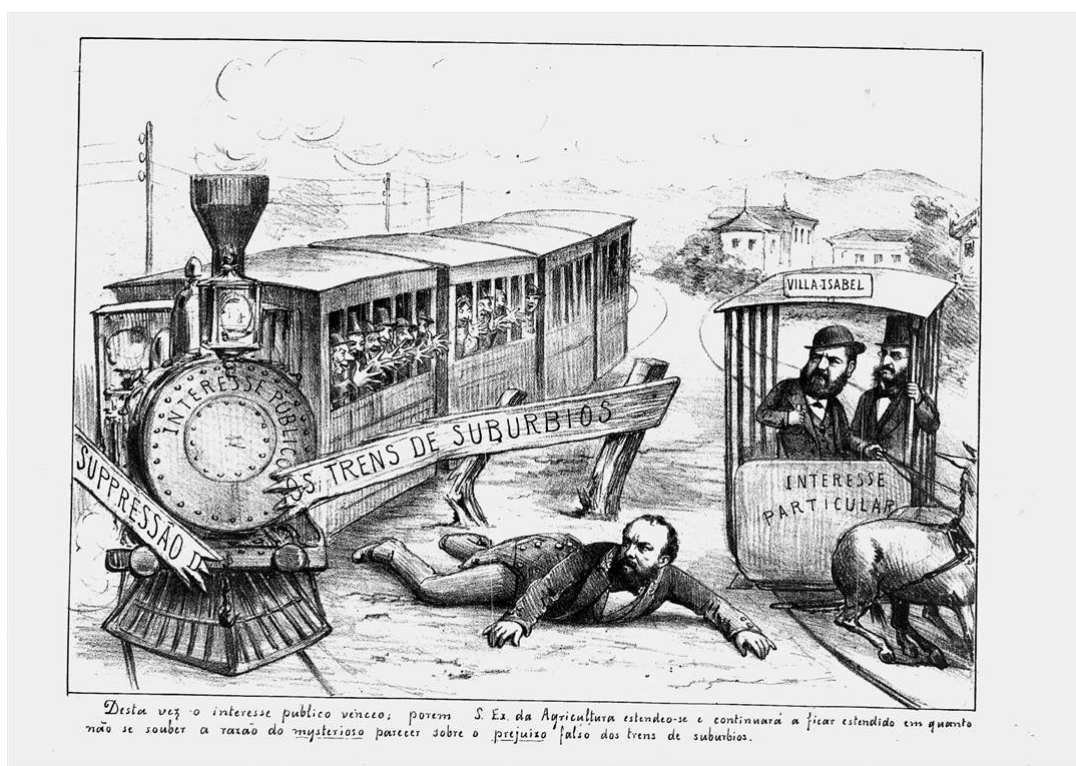
Figura 3 - "Supressão dos trens dos súburbios". *Revista Ilustrada*, 28 de setembro de 1882.

Na imagem o ministro da Agricultura, aparentemente derrubado no chão pelo avanço do trem, que rompia as amarras da proposta de “supressão dos trens de subúrbio”, aparece com expressão descontente. Igualmente contrariados pareciam os proprietários da companhia de bondes de Villa Isabel, representantes dos “interesses particulares” que se contrapunham ao “interesse público”

Domingos Jaguaribe e a construção da Estância Climática de Campos do Jordão. *Hist. cienc. saude-Manguinhos*, Rio de Janeiro , v. 21, n. 4, p. 1341-1360, Dezembro. 2014.

[46] "Assembleia Geral - Senado". *Jornal do Comércio*, 19 de setembro de 1882, p.1.

[47] *Revista Ilustrada*, 28 de setembro de 1882, p.12.

associado ao trem. Indicava com isso, a vitória da população suburbana, que aparece, dos vagões, acenando em tom de deboche para o ministro e os empresários.

Diferente da imagem dos dois sujeitos que apareciam indignados frente à supressão na charge publicada na semana anterior, dessa vez os vagões traziam uma população suburbana maior e mais diversificada. No primeiro, representando um vagão de primeira classe, somente homens, com chapéus ou cartolas e paletós, todos com características bem parecidas com os modos habituais de representar capitalistas e os setores médios urbanos. No segundo vagão, os três homens e uma mulher representados aparentam ter mais diferenças no que diz repeito as vestimentas. A mulher, na primeira janela, aparece com um lenço na cabeça e uma roupa, aparentemente simples. Os homens, nas três janelas seguintes, também diferem entre si: enquanto dois utilizavam chapéu e paletó, na terceira janela o sujeito aparece sem o acessório e com traje bem mais simples. Indica-se com isso que, nesse vagão, representa a segunda classe, também a mais diversificada, com sujeitos de camadas médias e mais pobres. Afirmava-se, com isso, a ideia de que era desse público amplo o interesse que teria disso preservado com a derrocada da hipótese da supressão dos trens de subúrbio.

Tal representação indicava que, apesar do peso atribuído nos debates aos investimentos imobiliários e comerciais nos subúrbios como uma espécie de direito adquirido dessas populações, quando a supressão apresentou uma ameaça o interesse dos investidores, que tinham aplicado seus capitais em terrenos nos subúrbios, aparece representado como convergindo em torno da população suburbana. Tal análise, pode ser entendida a partir de notas publicadas na imprensa relacionando a recente revolta do vintém, de 1880, como iminente nos subúrbios caso aprovada a supressão. Como em uma nota, assinada por "um passageiro", que questionava a fraca autoridade com que se apoiou o *homem do vintém* para demonstrar o prejuízo da linha de trens dos subúrbios e sugerir a supressão[48]. E uma outra nota, assinada por "um não logrado", afirmou que a ideia de supressão dos trens dos subúrbios, proposta pelo senador Affonso Celso, seria "mais uma chafarrascada de 1º de janeiro". Argumentava que, tal medida, visava oferecer o monopólio dos meios de locomoção dos subúrbios à companhia

---

[48] "Estrada de Ferro Pedro II - Trens dos Subúrbios". *Gazeta de Notícias*, 17 de setembro de 1882, p4.

Villa Isabel, que se utilizarima dessa exclusividade para aumentar o preço da passagens[49].

Nas duas notas, fazia-se referência direta ao *imposto do vintém,* instituído em 1º de janeiro de 1880, justamente pelo ministro Affonso Celso, que na ocasião ocupou o cargo de Ministro do Tesouro. A medida consistia na cobrança da taxa de vinte réis sobre o valor das passagens de bondes que circulavam pelo Rio de Janeiro. Embora fosse um pesado encargo, particularmente para a população pobre da cidade que vivenciava uma penosa situação, os setores médios e abastados também se posicionaram contra a medida. O descontentamento quase que generalizado da população resultou em uma série de protestos que foram violentamente reprimidos pela força policial e acabaram gerando epísodios de fúria por parte da população, que armou barricadas para se defeder da ação repressora das autoridades. Durante quatro dias a cidade ficou tomada pelos protesto até que, finalmente, o imposto foi suspenso [50]. Segundo a historiografia que tratou desse movimento, essa havia sido a primeira vez, em mais de quatro décadas, que os habitantes da cidade, de camadas e posições diversas, se aliaram contra a medida. Tal impacto, fez com que essa manifestação ecoasse na cena polítíca por toda a década[51].

No caso da supressão dos trens dos subúrbios, a alusão ao *imposto do vintém* demonstra que a população estava ciente da força da iminete de uma revolta e setores da população, que tinham investido nos subúbios, souberam se utilizar de tal ação política e os parlamentares, por outro lado, a despeito de todos os arranjos eleitorais, cientes da imprevisibilidade e da capilaridade das movimentações acolheram o debate. Ficava claro, que parte da população dos subúrbios não estava disposta a recuar no direito ao transporte de passageiros, já que, a despeito do transporte de mercadorias e dos interesses empresariais, também havia poderosos interesses dos investidores do mercado imobiliário dos subúrbios. Em 1882, cinco grandes fazendas nas estações de Engenho Novo, Todos os Santos, Cascadura, Engenho Novo e Piedade, que juntas correspondiam, a quase totalidade da freguesia de Inhaúma. Não era, no entanto, de forças tão

---

[49] "Leilão de terrenos em Villa Izabel, ruas Boulevard e Duque de Caxias - Aviso aos incautos". *Gazeta de Notícias*, 18 de setembro de 1882, p.2.
[50] JESUS, Ronaldo Pereira de. A revolta do vintém e a crise na monarquia. IN: *História Social.* Campinas, IFCH/UNICAMP, nº12. 2006, pp. 73-89.
[51] GRAHAM, Sandra Lauderdale. The Vintem Riot and Political Culture: Rio de Janeiro, 1880. In: *The Hispanic American Historical Review*. Vol. 60, No. 3 (Aug., 1980), pp. 431-449.

dispares socialmente que se tratava a disputa, ainda que, já nesse momento, possamos identificar que havia também uma população pobre se mudando para essas localidades. Como dito em uma nota que, meses depois, "teimando nesse arranjo", "a companhia Villa-Izabel teria seus trilhos destruídos, não logrando ver triunfar a cobiçada supressão[52]", de novo, se utilizando do medo da sublevação da população.

No entanto, a convergência de interesses, que se tentava demonstrar diante da disputa em torno da iminente supressão dos trens dos subúrbios, indicando, inclusive a possibilidade de uma revolta, não significava o apagamento das diferenças entre essa população dos subúrbios, como sugere em março de 1886 uma carta enviada ao redator da coluna "Notas Suburbanas", da *Gazeta de Notícias*. Nela, os passageiros reclamavam que, principalmente nas horas de maior movimento, "uns maganões" criavam um "*wagon* aristocrático". Nesse vagão impediam o embarque de "passageiros menos bem vestidos" ou que trouxessem "cestos e samburas de compras", "todos que, pelo regulamento da estrada não poderiam viajar na 1ª classe". O jornalista completava a nota afirmado que quem quisesse "seleções e regalias" devia se sujeitar a pagar por elas, solicitando a diretoria da Estrada que coibisse tais abusos[53]. Cerca de uma década e meia depois da eliminação de uma das classes dos vagões, o "wagon aristocrático", mostrava que as estratégias de divisão social continuavam sendo colocadas em prática. A atitude de tais " maganões", mais do que explicitar a diferença, se tratava de colocar as pessoas no seu devido lugar e através disso reafirmar as hierarquias sociais e a superioridade de um sobre os outros.

A população mais pobre que se via excluída pela estratégia não se furtava também em reclamar seus direitos. Se no vagão de 2ª classe, retratado por Angelo Agostini, esses sujeitos apareceram unidos, festejando a vitória em cima da medida da supressão, por parte daqueles que queriam se distinguir, através da afirmação da desigualdade social, era importante excluir do "wagon aristocrático" todos os que mostravam diferenças sociais, nesse caso caracterizadas em suas vestimentas menos elegantes.

Pelo menos em relação à supressão de trens para os subúrbios, o debate se arrefeceu durante toda a década. Além disso, não foram poucas as medidas que

---

[52] "Carris para Copacabana". *Jornal do Comércio*, 20 de outubro de 1882, p.2.
[53] "Notas Suburbanas". *Diário de Notícias*, 27 de março de 1886, p.1.

visaram expandir ainda mais o serviço de passageiros nos trens dos subúrbios. O número de trens saltou de vinte e seis para quarenta e sete, em 1891. Além disso, o valor da passagem era diferenciado, com valores menores até o Engenho Novo e o dobro do valor da Estação de Todos os Santos em diante, uma demanda antiga da população era pela equiparação das passagens entre o trecho da Central até Cascadura pelo menor valor[54]. Tal demanda também foi alcançada, prevalecendo a tarifa mais baixa em toda essa extensão a partir 1891[55], quando o valor da tarifa no trecho da estação Central até Cascadura, passou a custar $200 na 1ª classe e $100[56] na 2ª classe. Esse valor era equivalente ao cobrado pelas passagens de bondes na cidade[57].

O número de passageiros transportados anualmente também crescia vertiginosamente, conforme pode ser observado na tabela abaixo:

Viajantes pelos trens dos subúrbios e interior

Ano	1ª classe	2ª classe	Total
1870	256.430	274.041	530.480
1875	445.503	448.224	785.413
1880	393.021	1.187.299	1.580.320
1885	684.072	1.791.197	2.475.269
1890	1.612.764	3.961.636	5.304.400
1895	3.975.578	7.234.178	11.200.936
1900	3.677.563	8.803.263	12.480.826
1905	5.537.594	12.202.662	17.740.257

Fonte: Manuel Fernandes Figueira. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp.696-697.

Segundo podemos ver, pelos números apresentados na tabela, a cada intervado de cinco anos a demanda praticamente dobrava. Sugere-se com isso que a expansão dos serviços crescia também na medida em que aumentava a população da zona suburbana. No entanto, esse crescimento do serviço de trens dos subúrbios acabou reacendendo o uso da Linha do Centro, que continuava

---

[54] "Exm. Sr. Ministro da agricultura e Ilm. Sr. diretor da estrada de ferro D. Pedro II." Jornal do Comércio, 30 de dezembro de1877, p.3. "Trens dos subúrbios". *Diário de Notícias*, 28 de dezembro de 1885, p.1. "Exm. Sr. Ministro da agricultura e Ilm. Sr. diretor da estrada de ferro D. Pedro II." Jornal do Comércio, 30 de dezembro de1877, p.3.

[55] "Preço das passagens nos trens dos subúrbios". *Almanak Laemmert para o ano de 1891*, p.1239.

[56] "Preço das passagens nos trens dos subúrbios". *Almanak Laemmert para o ano de 1891*, p.1239.

[57] "Bonds". *Almanak Gazeta de Notícias*, pp. 236-237.

acumulando o serviço de trens dos subúrbios e a interligação dessa linha com outras estradas de ferro como único ramal.

O tema foi debatido em um crônica, intitulada "A Estrada Central e as comunicações com o interior", no *Jornal do Brasil*, em janeiro de 1892. Nela, o cronista afirmou que, dadas as mudanças políticas do país, as questões práticas da administração tinham ficado para segundo ou terceiro plano. Por conta disso, seria urgente que se elaborasse um plano para desafogar o tráfego ferroviário da ligação entre o Rio de Janeiro, o interior e os estados de Minas, São Paulo e Espírito Santo, interligados à capital pela mesma via férrea que fazia o serviço de passageiros dos subúrbios. O excesso de demanda fazia com que os trens andassem com frequência lotados, como resultado, os passageiros viajavam apertados e se acotovelando, além disso eram frequentes os atrasos nas entregas das mercadorias. Como alternativa, o cronista afirmava que era urgente que se separasse o serviço de trens dos subúrbios, construíndo para isso uma linha específica[58].

Diante do quadro de demanda dessa linha central, a supressão de horários voltou a ser debatida no Senado na sessão de 3 de novembro de 1892. Dessa vez foi o senador Quintino Bocayuva, ele próprio "morador da região dos subúrbios", que sugeria a diminuição dos horários dos trens de passageiros dos subúrbios, como forma de diminuir o impacto do crescente aumento do tráfego na Linha Central. Segundo os argumentos do parlamentar, a sobrecarga só tenderia a crescer, dada a demanda de transporte de mercadorias e de passageiros do interior e de outros estados. Somava-se a isso o fato, destacado por ele, de que o número de passageiros dos subúrbios havia aumentado exponencialmente desde a década anterior, o que seria o fruto de uma "febre de aquisição de terrenos e contruções nos subúrbios". Para o senador, a mesma via não poderia atender a região dos subúrbios e a ligação com o interior. Enquanto não se executava o plano de separação, para o qual já havia projetos e orçamentos, defendia assim que a supressão de alguns horários poderia ser inevitável[59].

A supressão não aconteceu e, nem tampouco a contrução de uma estrada de ferro alternativa, mas houve ampliação de vias em alguns trechos da linha do centro. Em 1896 construi-se uma terceira linha na via até Cascadura e prolongou-

[58] "Crônica do dia - A Estrada Central e as comunicações com o interior". *Jornal do Brasil*, 31 de janeiro de 1892, p.1.
[59] "Senado - Crise dos Transportes". *O Paiz*, 30 de novembro de 1892, p.2

se a seguda via (de 1875) até Belém, entre a estação D.Pedro II e o Engenho de Dentro. Com isso, a Linha Centro passou a ser quádrupla, ou seja a mesma linha tinha quatro vias. Nos trechos entre Engenho de Dentro e Madureira adotou-se a linha sêxtupla[60]. Provavelmente, por conta da crescente demanda e do acréscimo de vias em alguns trechos, o número de horários continou crescendo. Em 1906 partiam, nos dias úteis, cinquenta e dois trens da Central para a estação de Dona Clara e vice-versa e, aos domingos, quarenta e seis trens. Confirmava-se, com isso, a vitória da opção pelos subúrbios, causa compartilhada tanto por capitalistas que investiam na região quanto por trabalhadores que passaram a contar com o serviço de trens para garantir sua mobilidade.

Acompanhar as disputas em torno da manutenção do serviço dos trens dos subúrbios nos mostrou assim que a implantação da ferrovia como sistema de viação urbana não se deu apenas por estratégia do Estado de configuração de divisões no tecido urbano. Os próprios moradores dos subúrbios reivindicaram a manutenção do serviço ferroviário em detrimento do serviço de bondes, sem que isso tivesse ligação com processos de estratificação social do território. Mesmo em meio a essa luta, no entanto, os habitantes da regiçao suburbana não deixavam de expressar sua diversidade e suas disputas, envidenciadas na tentativa de marcar a desigualde social entre esses moradores no próprio trem que era sua causa em comum. Se a vitória da opção pelo trem como meio de transporte para os suburbanos atendia no final do século XIX especialmente os setores médios da população que haviam investido nos ideiais bucólicos de suburbanização das nações europeias e americanas, a própria luta pela garantia desse direito desnudava as lógicas diversas que alimentavam a procura por aquela região, que estão longe de poder se resumir a uma intervenção estatal definida de cima para baixo.

[60] RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *op. cit*, p.22.

2
Da fazenda Padilha à estação da Oficinas

A própria expansão das linhas de trem e a consolidação do transporte ferroviário como meio principal de acesso aos subúrbios acabou por constituir um dos fatores que explicavam o adensamento populacional da região suburbana nas décadas seguintes. Isso se devia não apenas à possibilidade de acesso fácil à região central, mas também à instalação, nos bairros suburbanos, de instituições criadas para amparar e garantir o funcionamento das linhas de trem. Era o que acontecia, de modo especial, no Engenho de Dentro. No final do ano de 1871, foram inauguradas ali as novas Oficinas da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Oficinas, no plural, por abarcar no mesmo complexo uma série de suboficinas responsáveis por realizar todos os reparos nas locomotivas, vagões e equipamentos necessários ao funcionamento da ferrovia. O local escolhido para abrigar o empreendimento foi um terreno que a companhia havia adquirido da família Padilha, grande proprietária de terras na região[1]. Nesse sentido, além da abertura da estação ferroviária, o Engenho de Dentro, nesse processo de expansão da linha férrea, serviu como base para a instalação desse empreendimento, que na década de 1880 já empregava centenas de operários[2].

Escrita em meados da década de 1990, a tese de doutorado do historiador Moura Santos foi uma das primeiras tentativas historiográficas de se voltar para o entendimento desse processo[3]. Com o objetivo de identificar essas transformações no território dos subúrbios, que o historiador Joaquim Justino Moura dos Santos, desenvolveu sua tese de doutorado. Voltando-se para os distritos de Irajá e Inhaúma, os mais próximos à região central, o propósito de seu trabalho foi demonstrar as etapas desse processo. Para isso analisou os usos rurais desses distritos desde a sessão das sesmarias, passando pela implantação da ferrovia até o começo do século XX. Segundo sua análise, até as primeiras décadas do século

---

[1] FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp. 19-170.

[2] Em 1884, sabe-se que eram cerca de quinhentos operários. Ver: "Os operários da Estrada de Ferro D. Pedro II". *Gazeta Suburbana*, 9 agosto de 1884

[3] Um dos trabalhos precursores a respeito da expansão da malha urbana carioca no século, após meados do século XIX foi o do geógrafo Maurício Abreu, de 1978, que também identifica na abertura da ferrovia o início do projeto de estratificação do território carioca. ABREU, Mauricio de A. *Evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPP, 2013.

décadas do século XIX essas freguesias mantinham seu território formado por grandes latifúndios com funções agroexportadores. Para ele, após a implantação da linha férrea, houve uma mudança decisiva do papel dos subúrbios na cidade, que passou a conjugar funções rurais, de pequenas propriedades, voltadas para abastecimento de gêneros alimentícios para capital, com um insipiente processo de urbanização. Desde essa época havia a intenção do Estado em transformar esses bairros em área residencial para trabalhadores. Segundo ele, tal projeto foi implementado com maior vigor após 1890, com a expulsão da classe trabalhadora da região central da cidade, que teve como resultado a transposição, para o território da cidade de um sentido hierárquico próprio à sociedade capitalista que se implantava. O autor acaba assim por conferir unicidade ao território dos subúrbios e à categoria de trabalhadores, cujo protagonismo foi solapado pelas ações do Estado – que, atuando no interesses das classes dominantes, teria dirigido um movimento de separação social do território da cidade por camadas sociais[1].

Foi na tentativa de iluminar alguns dos aspectos ainda obscuros no trabalho de Moura Santos que a historiadora Cristiane Miyasaka desenvolveu sua dissertação de mestrado. Voltando sua análise para o período compreendido entre os anos de 1890 e 1910, seu objetivo era verificar como viviam os trabalhadores pobres nos subúrbios durante esse período no distrito de Inhaúma, do qual o Engenho de Dentro fazia parte. Nesse caminho, opõe-se à ideia de que havia um projeto vitorioso do Estado voltado para separação dos territórios da cidade. Atenta para o protagonismo desses trabalhadores, que tenta caracterizar através do costume que tinham de recorrer de multas aplicadas por ficais da municipalidade sobre construções e da sua constante reivindicação por melhorias urbanas pelas páginas dos jornais, acaba, porém, por enquadrar indiferenciadamente esses trabalhadores como suburbanos – categoria definida por simples oposição aos moradores da região central da cidade. Com isso, mesmo criticando a visão que limita ao Estado a responsabilidade pela ocupação daquele território, imprime

[1] SANTOS, Joaquim J. Moura dos. *De freguesias rurais a subúrbio*: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado em História, USP, 1996.

certa homogeneidade a esse processo de adensamento populacional dos subúrbios e a população suburbana[2].

Dialogando com tais análises, nesse capítulo tentaremos acompanhar mais detidamente o processo de urbanização do Engenho de Dentro, a partir das diferentes lógicas que o alimentaram. Nosso objetivo é compreender como, aberta a alternativa de transporte de massas, que passou a se constituir em vetor do desenvolvimento urbano em direção aos subúrbios, empreendimentos como as oficinas da Estrada de Ferro acabaram por definir um perfil para os subúrbios diverso das projeções daqueles que investiram originalmente na região por seu bucolismo e qualidade de vida. Para isso, nos propomos nessa parte, a compreender como a instalação dessas oficinas alterou a configuração urbana do Engenho de Dentro. Cabe assim investigarmos as lógicas que moviam tanto dos antigos latifundiários da região, que retalhavam e loteavam suas fazendas cortadas pela Estrada, quanto dos investidores e setores médios urbanos que investiam seus capitais nesse mercado imobiliário. Por outro lado, é importante acompanhar como, frente à urbanização desse território, a diversificada população que conformou essa localidade dava sentido a essa experiência de constituição dos subúrbios diante do profundo processo de crescimento da malha urbana da cidade.

2.1 - Um bom negócio: os leilões da fazenda Padilha

Em 1856, no registro de terras, a região do Engenho de Dentro, em quase totalidade do que hoje corresponde ao bairro, aparecia registrada como pertencente aos médicos Francisco Correa Leal e Francisco Fernandes que eram tutores proprietários das terras, por conta do casamento. A fazenda havia sido herança das esposas dos médicos, respectivamente, Maria Flora Carneiro Azambuja e Thereza Alexandrina de Azambuja Carneiro. A propriedade possuía uma sede, uma estrebaria, engenhos de café e de fazer farinha, além de dois fornos, para fabricação de carvão em furna e outro para queimar louça[3]. No século XVIII, as fazendas dessa região eram voltadas para a produção de açúcar e

---

[2] MIYASAKA, Cristiane. *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890-1910).* Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura / Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011.
[3] LIMA, Rachel. *op cit.* , pp. 249-270.

aguardente para exportação, para o abastecimento do mercado interno com cultivo da agricultura e venda de produtos produzidos em olarias e caieiras. Essa função exportadora é reduzida no século XIX e grande parte desses latifúndios passam a ser arrendados por pequenos lavradores, demonstrando que, muitos dos proprietários, não utilizavam mais de toda extensão de suas terras[4].

Em 1868, os proprietários da fazenda Padilha venderam um lote a Estrada de Ferro D. Pedro II e, em 1869 o diretor da companhia, autoriza a construção de novas oficinas da Estrada nesse terreno no Engenho de Dentro, que foram inauguradas em dezembro de 1871[5]. No começo da década de 1870, a fazenda Padilha passa a pertencer, somente ao médico Francisco Padilha e a sua esposa Maria Flora, que tinham adquirido os direitos de outros herdeiros. Em dezembro de 1871, o proprietário da fazenda ofereceu, em um pequeno anúncio publicado *Jornal do Comércio*, terrenos à venda no entorno da "nova estação das oficinas" do Engenho de Dentro[6]. Esse mês coincide com a data de inauguração das oficinas de Estrada de Ferro D. Pedro II na localidade, indicando-se com isso a intenção do proprietário de lotear suas terras próximas ao empreendimento.

No ano de 1873, diferente dessa discreta nota, um anúncio publicado em espaço de destaque na coluna central do *Jornal do Comércio* anunciava um "importante leilão de terrenos no Engenho de Dentro", autorizado pelo Doutor Padilha e organizado pelo leiloeiro Silva Guimarães[7]. Tanto entusiasmo por parte do leiloeiro não era descabido, pois a família Padilha seguia um bem-sucedido impulso adotado por outros fazendeiros após a chegada da ferrovia e a abertura das estações. Esse foi o caso, por exemplo, da família Duque Estrada Meyer, que começou a lotear sua fazenda às margens do caminho da fazenda em 1860, dois anos após a inauguração da estação do Engenho Novo. Outro caso semelhante é o a família de Jacintho Furtado, que começou a lotear as terras de sua fazenda em 1872, quatro anos após a inauguração da estação de Todos os Santos[8].

---

[4] SANTOS, Joaquim J. Moura dos. *De freguesias rurais a subúrbio*: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado em História, USP, 1996, pp.165-231.
[5] FIGUEIRA, Manuel Fernandes. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II - 1855-1865. In: *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. pp. 137-159.
[6] Jornal do Comércio, 16 de dez de 1871, p.1.
[7] *Jornal do Comércio*, 29 de junho de 1873, p.6
[8] LIMA, Rachel. *Senhores e possuidores de Inhaúma: propriedades, famílias e negócios da terra no rural carioca oitocentista (1830-1870)*. 2016. 298 f. Tese (Doutorado em História). Faculdade de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016. pp.76-145.

Os primeiros loteamentos colocados à venda pela família Padilha ficavam no entorno das oficinas. Em julho de 1873, são anunciados os terrenos na rua Dona Theresa e Doutor Padilha[9] e, em 1874, novos leilões nas mesmas ruas são anunciados, acrescidos também dos lotes na rua Eugenia, que ficava atrás das oficinas da Estrada[10]. Apesar de não constar no anúncio quantos lotes da fazenda Padilha seriam leiloados em 1873, sabe-se que Francisco Padilha e sua esposa Maria Flora assinaram nesse mesmo ano no livro do juízo de paz de Inhaúma cerca de setenta escrituras de venda[11] e que outros leilões foram realizados até o falecimento de Francisco Padilha, em outubro de 1874, e de sua esposa, em março de 1879[12]. Além desses leilões, uma série de outros loteamentos e edificações eram anunciados para venda ou aluguel, evidenciando um processo de transformação urbana da localidade e uma grande movimentação do mercado imobiliário local[13].

Além dos interessados em comprar terrenos para edificar a moradia própria, esses loteamentos abriam perspectivas para investidores que quisessem multiplicar seus ganhos, vislumbrando o crescimento dessas localidades frente ao escasso mercado habitacional fluminense, fosse através da revenda de terrenos ou edificando moradias para aluguel, obtendo uma renda mensal[14]. Até mesmo esses grandes proprietários reinvestiram, parte do seu capital, na compra de terrenos em outros pontos dos subúrbios. O próprio Francisco Padilha, permutou terrenos no Engenho de Dentro por um no Engenho Novo. Em 1874, José Moutinho Reis, proprietário de uma grande área em Cascadura, que também havia aberto loteamento em suas terras, comprou um lote no Engenho de Dentro de Francisco Padilha[15]. Apesar de aproveitarem o momento da abertura da Estrada para lotearem suas fazendas, tais negociações imobiliárias, entre esses grandes proprietários, indicam que eles também viam nesse mercado uma possibilidade de alcançar lucros com a tendência de ocupação urbana da cidade em direção aos subúrbios.

---

[9] *Jornal do Comércio*, 13 de julho de 1873, p.5. *Jornal do Comércio*, 20 de julho de 1873, p.4. *Jornal do Comércio*, 27 de julho de 1873, p.5.
[10] "Importante leilão". *Jornal do Comércio*, 27 de julho de 1874, p.5.
[11] LIMA, Rachel. *op cit*., pp. 249-270.
[12] *Jornal do Comércio*, 26 de outubro de 1874, p.4 e *Jornal do Comércio*, 30 de março de 1879, p.2
[13] "Leilões. *Gazeta de Notícias*, 24 de junho de 1878, p3. "Leilões". *Gazeta de Notícias*, 25 de março de 1880, p.4. *Jornal do Comércio*, 21 de março de 1880. *Jornal do Comércio*, 1 de novembro de 1881,p.3. Planta e catálogo dos terrenos situados na paragem denominada Villa Thereza próximo à Estação do Engenho de Dentro. Cartografia. Biblioteca Nacional
[14] "Verdadeiro emprego de capital". *Jornal do Comércio*, 5 de janeiro de 1877, p.7
[15] *idem*

Na década de 1870, os bairros da Tijuca e São Cristovão, servidos por meios de transporte de tração animal, já apresentavam essa tendência à urbanização para além da região central, notada desde o começo do século. Famílias construíram uma série de chácaras para estabelecer suas moradias fora da região central, ou ainda para passar os finais de semana ou os meses de calor mais intenso da cidade[16]. Em 1873, o Barão de Drummond, criou a Companhia Arquitetônica, empresa responsável por administrar e comercializar os terrenos da Fazenda do Macaco, adquiridos da família imperial. Nesse local, fundou o bairro de Vila Isabel, onde planejou e ergueu um *boulevard* nos moldes parisienses e uma companhia de carris para realizar o transporte de passageiros até a região central[17].

Todas essas localidades movimentavam o mercado imobiliário da cidade. Tal tendência a suburbanização da cidade, como visto no capítulo anterior, compartilhava do sentido de subúrbios americanos e inglês, atribuindo a uma rotina pendular entre subúrbio e cidade, casa e trabalho, aspectos elevados na forma de morar[18]. Nesse sentido, esses leilões nos subúrbios eram potenciais para atrair um público diverso, que tivesse algum capital de investimento compatível com o valor dos terrenos[19].

Com o objetivo de atingir esse público de compradores e investidores, o leiloeiro Silva Guimarães anunciou em 1878, uma série de lotes no Engenho de Dentro, em uma área denominada Villa Thereza, destinado, assim, a se tornar "um centro de povoação modelo", para a qual havia um "elegante plano" de loteamento. De acordo com a descrição, o projeto era composto por doze magníficas ruas, com uma praça ao meio e com condução cômoda através do transporte ferroviário. Segundo o leiloeiro Silva Magalhães, tais qualidades fariam desse local uns dos poucos da capital que se prestariam à possibilidade de se

---

[16] EL-KAREH, Almir Chaiban. Quando os subúrbios eram arrabaldes: um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX. In: OLIVEIRA, Marcio Piñon e FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *150 anos de subúrbio carioca*. Rio de Janeiro: UFF/ Lamparina, FAPERJ, 2010, pp.19-56.

[17] CHAZKEL, Amy. *Leis da Sorte: O jogo do bicho e a construção da vida pública urbana.* Campinas: Editora da Unicamp, 2014, p.53.

[18] OLIVEIRA, Carolina Bortolotti. A presença do gosto inglês nos subúrbio do Rio de Janeiro no século XIX. In: *Anais do XXIII Simpósio Nacional de História*: Guerra e Paz. Londrina: Ed. Mídia, 2005, pp. 1-8. EL-KAREH, Almir Chaiban.*op.cit*.

[19] Em 1873, o valor dos lotes na fazenda Padilha variava bastante, podendo custar entre 160$000 a 1:000$000, já o valor de meio lote variava menos, custando entre 110$000 e 210$000. Ver: LIMA, Rachel. *op cit*. , pp. 249-270

construírem "edificações salubres e aprazíveis"[20]. A lógica dessa descrição, ainda que movida pelo desejo atrair compradores, se mostrava alinhada com os ideais de subúrbios americanos e europeus. Destacava-se a possibilidade de conciliar a moradia num bairro aprazível com uma rotina de trabalho na região central, através do transporte ferroviário[21]. Além disso, diferente do crescimento desordenado com que se deu, por exemplo, as áreas da região central, o loteamento havia sido planejado de forma elegante. No mapa, de 1880, de vendas em continuação a esse loteamento podemos ver a distribuição dessas ruas e lotes.

[20] "Terrenos". *Gazeta de Notícias*, 23 de junho de 1878, p.4.
[21] OLIVEIRA, Carolina Bortolotti. *op.cit.* EL-KAREH, Almir Chaiban. *op.cit.*

Figura 4 -Planta e catálogo dos terrenos situados na paragem denominada Villa Thereza à Estação Engenho de Dentro. Cartografia - *Biblioteca Nacional*.

Na planta, os cem lotes estão uniformemente bem distribuídos nas quadras arruadas. Cada terreno media, em média, setecentos metros quadrados. Ao centro há uma praça e ao fundo o lote número cento e um, que correspondia à sede da fazenda – descrita como sendo composta por "grande terreno, vastas acomodações, com capela, própria para família de tratamento, colégio, hotel ou casa de saúde", atributos que se ligam a tanto a elegância quanto à higiene. A bela apresentação visual da planta, distribuída aos interessados como forma de propaganda, fazia jus às descrições espaciais apresentadas nos jornais.

O grande número de terrenos ofertados, fez com que as vendas desse loteamento se estendessem até o ano de 1884. Por outro lado, a despeito da propaganda que enfatizava as vantagens do investimento, o testemunho de um dos interessados, numa nota não assinada, publicada na Gazeta de Notícias nos dá a ver outros elementos desse projeto:

> "Sim senhor, Sr. Magalhães, fui ver os seus terrenos em quantidade de lotes, mas não acabei de ver. Isto de tirar as botinas para atravessas lamaceiros e córregos sem pontilhões: não é comigo. Faça caminho, e depois falaremos: por enquanto para construir prédios, só se conduzir os materiais em balões. Istra lá não volto"[22].

Dirigindo-se ao leiloeiro, o sujeito que havia ido realizar uma visita aos tais lotes apontava as fragilidades da infraestrutura da localidade. Nesse testemunho, as amplas ruas anunciadas pela imprensa são vista por outra perspectiva, que a identificava a caminhos lamacentos. Ainda que possa haver exagero na crítica, esse pequeno testemunho, que poderia ter sido soterrado pela enxurrada de anúncios que faziam desses lotes uma grande oportunidade, nos permite perceber o descompasso entre a modernidade e elegância do projeto e a pouca atenção dada a infraestrutura das ruas.

No entanto, se as obras de infraestrutura urbana, ainda não tinha atingindo completamente as expectativas de todos os interessados no empreendimento da *Villa Thereza*, isso não impediu o interesse de outros investidores, até mesmo porque, era de conhecimento da população que a conservação das vias urbanas da

[22] "Terrenos Villa Thereza - antiga fazenda Padilha". *Gazeta de Notícias*, 15 de abril de 1882.

cidade era um grave problema[23]. Em 1880, um empreiteiro se oferecia para construir casas ou obras de carpintaria na rua Luiz Carneiro[24]. Também era possível comprar uma venda uma casa nova, com utensílios para instalar uma taverna, na mesma rua[25] ou quatro casinhas na rua Maria Flora[26].

Com efeito da abertura da inauguração das estações ferroviárias e do serviço de transporte dos trens dos subúrbios, os proprietários dessas fazendas viram uma oportunidade de abrir ruas em seus domínios para venda de inúmeros loteamentos[27]. No caso da fazenda Padilha, esses leilões continuaram sendo anunciados durante a década de 1880[28]. Indica-se com isso, que a oportunidade vislumbrada pelos fazendeiros, muitos deles que já arrendavam suas terras, em lotear e leiloar seus terrenos se desdobrará em um mercado de moradias bastante diversificado. Esses negociadores do mercado imobiliário investiam no ideal de subúrbios ferroviários, modernos e bucólicos, compartilhada pelo discurso que identificava nos bairros, nas franjas dos centros urbanos, um ideal de configuração das cidades mais civilizadas.

2.2. Crescimento e expansão

Esse mercado imobiliário dos subúrbios, desde suas primeiras décadas, apresentará uma dinâmica multifacetada expressa tanto na variedade de anúncios de terrenos gerados pelo desmembramento da fazenda Padilha quanto na diversidade de seus potenciais compradores. Configurava-se assim um mercado caracterizado pela venda e revenda de terrenos, construções prontas e pequenas casas comercias, anunciadas como "um verdadeiro emprego de capital"[29]. Uma

---

[23] CARVALHO, Amanda Lima dos Santos. O Rio de Janeiro a partir da chegada da Corte Portuguesa: Planos, Intenções e Intervenções no século XIX. In: PEIXOTO, Elane Ribeiro; DERNTL, Maria Fernanda; PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo (Orgs.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo:* Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014.

[24] "Engenho de Dentro". *Gazeta de Notícias*, 14 de março de 1880, p.6

[25] *Gazeta de Notícias*, 23 de outubro de 1883, p.4.

[26] *Gazeta de Notícias*, 2 de dezembro de 1888, p.5

[27] Um mapa da região no entorno da estação do Engenho de Dentro pode ser visualizado nos Anexos, na pagina 108.

[28] "Leilões". *Gazeta de Notícias*, 23 de março de 1880, p.4."Leilões". Gazeta de Notícias, 4 de janeiro de 1881, p.4. "Fazenda Padilha". *Jornal do Comércio*, 28 de novembro de 1882, p.7. "Terrenos". *Jornal do Comércio*, 7 de dezembro de 1885, p.7.

[29] "Verdadeiro emprego de capital". *Jornal do Comércio*, 5 de janeiro de 1877, p.7. "Aviso aos capitalistas". *Jornal do Comércio*, 30 de janeiro de 1877, p.12. *Jornal do Comércio*, 24 de fevereiro de 1877, p.1. *Jornal do Comércio*, 17 de outubro de 1876, p.6. *Jornal do Comércio*, 1 de setembro

das maneiras de tentar compreender as diferentes formas como esses sujeitos se utilizaram de seus investimentos imobiliários é acompanhar, no Engenho de Dentro, as primeiras edificações erguidas na localidade. A identificação dessas moradias pode ser feita através da análise da documentação do imposto denominado décima urbana, cobrado pelas edificações construídas dentro de um limite demarcado da área das vilas e cidades. Instituído em 1808, o tributo passou a ser denominado imposto predial em decreto de 1878[30]. No Engenho de Dentro, até o começo da década de 1890, esse imposto era cobrado apenas das ruas que ficavam no lado da linha férrea em que se localizavam as oficinas da Estrada e até o limite dessa, na rua José dos Reis, que não estava incluída[31].

Identificamos na documentação do imposto, no ano de 1876, as ruas Doutor Padilha e a rua Teresa, que foram as primeiras a serem loteadas, em 1873[32]. Em relação a ocupação dessas ruas[33], em 1876 a Doutor Padilha tinha trinta habitações, todas térreas. Apenas a Estrada de Ferro D. Pedro II possuía dezesseis casas, e as outras quatorze pertenciam a particulares diversos. Alguns desses proprietários possuíam mais de uma casa no mesmo terreno. Era o caso de Justim Paim, que possuía uma casa térrea, dois quartos e uma casa de fundos, que adquiriu terrenos logo no primeiro leilão[34]. Além dele, o negociante de bilhares

---

de 1876, p.2. "Avisos". *Jornal do Comércio*, 10 agosto de 1876, p3. *Gazeta de Notícias*, 17 de fevereiro de 1878, p.2. *Gazeta de Notícias*, 7 de julho de 1879, p.4.

[30] BRASIL. Decreto nº 7.051, de 18 de outubro de 1878. Dá Regulamentação para arrecadação do imposto predial. *Coleção Leis do Império do Brasil* - 1878, Volume 1, p.764. Em 1878, um decreto reuniu sobre o nome de imposto predial os impostos da décima urbana, adicional e da légua além da demarcação a taxa anual era dividida em duas parcelas, cobradas um a cada semestre. O cálculo desse imposto tomava por base o rendimento líquido dos prédios alocados ou a renda presumida da locação, para o caso de residência própria. Esses valores eram determinados pelo lançador, no entanto, os proprietários também poderiam exibir contratos e recibos de locação para determinação da taxa. Além disso, como se tratava de imposto cobrado sobre o valor locatício, contemplava as diferentes formas desse uso, nesse caso, apareciam discriminados também os aluguéis de quarto, avenidas ou conjunto de casas construídas no mesmo lote. Da mesma forma, em caso de se encontrem desocupados esses imóveis ficavam isentos da cobrança.

[31] Nesse sentido, ainda que servindo como base, essa análise é apenas parcial, já que identificamos algumas construções em outras ruas no entrono das oficinas. Por outro lado, no cadastro de eleitores do ano de 1876, não havia declaração de nenhum residente fora do perímetro das oficinas. Ver: "Décimo quinto quarteirão". *Diário do Rio de Janeiro*, 24 de julho de 1876, p.6. Além disso, como vimos anteriormente os loteamentos das ruas no lado da linha férrea, oposto ao das oficinas, data de 1878. Ver: "Terrenos". *Gazeta de Notícias*, 23 de junho de 1878, p.4.

[32] *Jornal do Comércio*, 13 de julho de 1873, p.5. *Jornal do Comércio*, 20 de julho de 1873, p.4. *Jornal do Comércio*, 27 de julho de 1873, p.5.

[33] Um mapa das ruas no entorno das oficinas pode ser visto nos Anexos desse trabalho na página 109 e do lado oposto as oficinas da Estrada na página 110.

[34] No trabalho de Rachel Lima, aparece um Justin Paing, que comprou metade de um lote à rua Doutor Padilha em 1873. No entanto, no livro do lançamento do imposto predial, seu nome aparece como Justim Paim, apesar o valor encontrado pelo arrendamento do imóvel nas duas pesquisas ser o mesmo. Já em 1886, no livro do imposto predial no mesmo número da rua o nome de Justin Paing Colomb, indicando que houve um erro na escrita do nome em 1876 e em 1878. Segundo, Rachel Lima o contrato de Paing, no mesmo ano em que comprou o lote ele edificou e

Theotonio Flavio de Mello[35] também possuía duas casas de frente e uma de fundos. Havia também o caso de Antônio de Souza Louro, que era proprietário de três lotes, dois deles com uma casa cada e um outro com duas casas e de Francisco Couto, que possuía dois lotes, cada um com uma casa. Os outros oito terrenos eram um de cada proprietário e com apenas uma casa cada[36]. Na rua Adélia, paralela à rua das Oficinas, também havia casas, mas em menor número. Em 1876 eram três lotes com edificações, com uma casa cada e pertencendo a três proprietários diferentes[37]. A rua José dos Reis não consta nos livros de lançamento do imposto até o ano de 1894[38], no entanto sabe-se que nela funcionava, em 1876, o Hotel da Oficinas[39]. Na rua Eugenia não há lançamento nesse ano, mas pela lista de eleitores sabemos que o artista Manoel Francisco Fortes indicou essa rua como sendo seu endereço de residência[40].

Analisando essas edificações, é possível perceber que a rua Dr. Padilha, mais próxima da estação da linha férrea e na qual havia dezesseis casas da Estrada, era a mais densamente ocupada. Nela identificamos também maior interesse pelo mercado de imóveis. Indicação disso é a existência de terrenos com mais de uma casa, podendo ser todas para aluguel ou uma para moradia e as demais para obter alguma renda. Além disso, havia o aluguel de quartos individuais, visando operariado sem família que procurava cômodos ou casinhas nos subúrbios[41].

Quanto ao perfil dos moradores, também encontramos indícios de era bastante variado. Analisando o cadastro de eleitores registrados no ano de1876, encontramos vinte e seis sujeitos cadastrados no quarteirão correspondente a localidade do Engenho de Dentro, com profissões e rendimentos variáveis.

---

arrendou uma casa permitia subarrendamento, isso indica que, algumas das moradias que alugavam quartos, poderiam seguir essa prática. Ver: LIMA, Rachel. *op cit*. , pp. 249-270.

[35] "Bilhares". *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para o ano de 1882*, p.118.

[36] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Décima urbana. IMP/FMC - 10º Distrito - Légua, 1876.

[37] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Décima urbana. IMP/FMC - 10º Distrito - Légua, 1876.

[38] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDG/DGF - 8º Distrito - 1894-1895.

[39] A concessão para exploração do Hotel das Oficinas foi oferecida pela Estrada em dezembro de 1871, ver: "Estrada de Ferro D. Pedro II". *A Reforma*, 21 de dezembro de 1871, p.4. "Estrada de Ferro D. Pedro II". *Diário do Rio de Janeiro*, 15 de dezembro de 1871, p.3. Em 1876 o hotel estava funcionando, segundo anúncio a procura de cozinheiros. Ver: *Jornal do Comércio*, 20 de outubro de 1876, p.1. A concessão assinada seria finalizada em 1884, quando novo edital para exploração do serviço seria colocado a público. Ver. "Um monopólio". *Gazeta Suburbana*. 30 de novembro de 1884, p.1

[40] "Décimo quinto quarteirão". *Diário do Rio de Janeiro*, 24 de julho de 1876, p.6.

[41] "Precisa-se". *Gazeta de Notícias*, 3 de março de 1877, p.4.

Geraldo José Medina, morador da rua Padilha, declarou ter 28 anos, exercer a profissão de carreiro e ter como renda 600$00 mensais. Morador da mesma rua, o maquinista Antonio Nolasco Martins Carvalho de 31 anos, declarou ser casado e ter rendimento mensal de 1200$000. Renda bem superior era a do engenheiro chefe das oficinas Carlos Conrado Niemeyer, que também morava na rua Doutro Padilha e tinha renda mensal de 5000$000. Na rua Amélia, o viúvo José Rodrigues Moreira, de 31 anos, declarou ser artista e ter uma renda mensal de 1200$000. Morador da rua Amélia, José Seixas Paula Dias era empregado público e tinha rendimento mensal de 400$000, na mesma rua, o morador José Rodrigues Moreira era artista, casado e declarou ter rendimento mensal de 3200$000. Podemos ver uma composição bem variada dos moradores, tanto em relação a rendas, quanto as profissões, apesar desse cadastro excluir as mulheres[42].

Até 1879 essa tendência de ocupação imobiliária em torno das oficinas seria mantida. Na rua Doutor Padilha o número de casas dobrou, em comparação ao ano de 1876, passando para sessenta. As casas da Estrada aumentaram de dezesseis para trinta residências e além delas também consta que a companhia também tinha uma avenida[43]. Outra proprietária que possuía uma avenida era Marianna Rosa Dias. Além de Justim Paim, mais três proprietários passaram a explorar o mercado de aluguel de quartos: Antonio d'Aguiar alugava oito quartos e ainda possuía três casas na rua; Antonio Tavares do Couto, possuía duas casas e alugava oito quartos e Francisco Antonio de Araujo possuía dois quartos, mas estavam vagos[44].

Na rua Dona Thereza, paralela à rua Doutor Padilha, havia três casas e um chalé, de proprietários distintos. Nessa rua também passa a constar mais uma propriedade no nome de Justin Paim, com uma casa e oito quartos, indicando a ampliação de seus investimentos no mercado de aluguel de quartos e imóveis[45]. Na rua Eugenia, havia apenas o lançamento de duas casas, mas que se encontravam vagas. A rua Adélia se mantinha com as mesmas três casas, mas os

---

[42] "Décimo quinto quarteirão". *Diário do Rio de Janeiro*, 24 de julho de 1876 p.6.

[43] Avenidas eram um tipo de habitação que conjugava pequenas casas no mesmo terreno. Ver: MATTOS, Rômulo. Everardo Backheuser e a (RE)descoberta da crise habitacional na Primeira República. In: *Pelos Pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas na primeira república*. Tese de doutorado do programa de pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense, 2008, pp.45-52. Cardoso, Luiz A. F. Entre Vilas e Avenidas: Habitação Proletária em Salvador, na Primeira República. Salvador, mestrado em Desenho Urbano (UFBa), 1991, pp.142-143.

[44] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Décima urbana. IMP/FMC - 10º Distrito - 1879-1880.

[45] *Idem.*

proprietários eram outros, uma delas, consta como sendo o aluguel de três quartos[46].

Analisando o valor do aluguel dessas casas, já que mesmo as que fossem ocupadas pelos proprietários tinha seu valor de aluguel anual estipulado, é possível perceber que, de acordo com os valores, algumas eram bem melhor edificadas do que as outras, já que a localização não variava muito. Em 1879 um quarto era alugado por um valor que variava de 6$250 até 10$000 por mês, enquanto uma casa poderia ser conseguida pelo valor de 15$000[47]. Também em regiões mais próximas ao centro, era possível conseguir moradias com preço equivalente, na rua do Hospício era possível alugar um quarto por 10$000 ou 15$000, com água e entrada e independente[48]. Uma casa, na rua Paula Matos, custava 15$000[49] ou "casinhas limpas e arejadas", na rua do Senado poderiam ser encontradas 20$000 ou 33$000 mensais.[50]

No entanto, no Engenho de Dentro, havia também casas com valor de aluguel mensal em torno de 60$000 e mesmo aquelas que se encontravam construídas no mesmo terreno, não eram necessariamente menos valorizadas, podendo ter aluguéis no valor 55$000[51]. Em comparação ao aluguel com encontrados em anúncios, em outras ruas de cidade, podemos dizer que a variação também poderia ser enorme. No mesmo ano, uma casa na rua na rua do Rezende, na região central, com gás e quinta custava 70$000 e na rua Conde. Na rua Paula Matos, era possível conseguir alugar uma casa por 15$000 e na rua da Saúde por 35$000. Na rua do Catete, uma casa ampla era alugada por 125$000[52], mas no bairro vizinho, de Botafogo, havia quatro casinhas para alugar a 50$000, cada uma[53]. Dessa forma, os preços poderiam também ser equivalentes, dependendo das especificidades do imóvel.

Acompanhado a construção de imóveis, nessa primeira década, até 1879, podemos perceber que o ideal de subúrbio baseado nos padrões europeu e americano se manteve na expressão dos amplos terrenos colocados à venda e dos chalés e das amplas casas construídas. Por outro lado, a presença de avenidas, o

---

[46] *Idem.*
[47] *Idem.*
[48] *Jornal do Comercio*, 1 de janeiro de 1879, p.8
[49] *Jornal do Comercio*, 15 de janeiro de 1879, p.6
[50] *Jornal do Comercio*, 1 de janeiro de 1879, p.8
[51] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Décima urbana. IMP/FMC - 10º Distrito - 1879-1880.
[52] *Jornal do Comercio*, 15 de janeiro de 1879, p.6
[53] Jornal do Comercio, 1 de janeiro de 1879, p.8

aluguel de quartos e casinhas, sugere que os compradores desses lotes podiam ter objetivos diferentes. Para alguns, esse mercado era um "investimento capitalista"[54], uma forma de obter uma renda mensal e lucro rápido – o que fez com que alguns, logo após a compra, edificassem tipos distintos de moradias[55] .

Ao longo da década de 1880, uma série de novas construções serão edificadas nessas localidades. Em 1889, a rua Dona Thereza passou a ter vinte e quatro moradias, sendo dezessete casas térreas, três eram chalés e, em duas, alugavam-se quartos. Dessas, havia três proprietários com duas ou três casas cada.[56]. Na rua Eugenia, eram treze casas. Apenas um proprietário possuía duas casas no mesmo lote, pois as demais eram erguidas cada uma em um lote e com proprietários diferentes. Na rua Adélia eram cinco casas, cada uma em um lote e pertencendo a proprietários diferentes. Na rua Dona Luiza, eram sete casas construídas uma em cada lote e pertencendo a proprietários distintos e na rua Doutor Padilha foram construídas mais quinze moradias, totalizando setenta e cinco edificações nessa rua em 1889[57]. O número total de registros aumentou de, cerca de setenta casas em 1879, para um pouco mais de centro e vinte casas em 1880.

O perfil das moradias também não se alterou nessa década, reunindo uma diversidade de tipos, entre casas, chalés, avenidas e aluguel de quartos. O mesmo aconteceu com os valores, pois ainda se encontravam casas equivalentes a aluguel mensal de 58$000, 20$000 ou 10$000, indicando que os padrões também variavam bastante. A rua Tereza e Doutor Padilha tinham os valores de aluguel mais alto. Já nas ruas Adélia e Eugenia, os aluguéis eram mais baixos: enquanto na rua Adélia o valor de aluguel mensal estipulado era 8$000, na rua Eugenia ele variava numa média de 16$000, mas também havia casas com aluguel mensais variando entre 2$000 e 3$000[58]. Não registro de diferenças nessas moradias que indiquem que elas fossem inferiores e as ruas eram bem próximas. No entanto,

---

[54] "Verdadeiro emprego de capital". *Jornal do Comércio*, 5 de janeiro de 1877, p.7.

[55] No trabalho de Rachel Lima, aparece um Justin Paing, que comprou metade de um lote à rua Doutor Padilha em 1873. No entanto, no livro do lançamento do imposto predial, seu nome aparece como Justim Paim, apesar o valor encontrado pelo arrendamento do imóvel nas duas pesquisas ser o mesmo. Já em 1886, no livro do imposto predial no mesmo número da rua o nome de Justin Paing Colomb, indicando que houve um erro na escrita do nome em 1876 e em 1878. Segundo, Rachel Lima o contrato de Paing, no mesmo ano em que comprou o lote ele edificou e arrendou uma casa permitia subarrendamento, isso indica que, algumas das moradias que alugavam quartos, poderiam seguir essa prática. Ver: LIMA, Rachel. *op cit*. , pp. 249-270.

[56] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF - 11º Distrito - 1889.

[57] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF - 11º Distrito - 1889.

[58] *Idem.*

como nessas ruas os proprietários são todos distintos, o mais provável é o valor mais baixo se deva ao fato da casa ser ocupada pelo proprietário, porque nesses casos, cabia ao lançador[59] do imposto estipular como "valor locatício dois terços do que poderia dar, se estivesse alugado"[60].

Em outubro de 1890, uma portaria autorizou a administração da Recebedoria do Rio de Janeiro a incluir no lançamento do imposto predial os prédios edificados em um perímetro maior de abrangência da cidade. Dentre esses territórios integrados se incluíam toda a localidade do Engenho de Dentro, de ambos os lados da linha férrea[61]. Visto a crescente expansão do território dos subúrbios, tal medida se converteria numa importante renda para os cofres da municipalidade. Tal determinação nos permite acompanhar um número maior de ruas da localidade, identificando um forte incremento de construções no período.

No ano de 1893 identificamos dez ruas no livro de lançamento do imposto predial, que correspondia a área de recolhimento do 12º distrito. As ruas compreendiam então ambos os lados separados pelos caminhos da via férrea. Do lado das Oficinas da estrada temos o registro das ruas Doutor Padilha, Thereza, Eugenia, Dona Luiza, Henrique Scheid e Rua Adélia. Do lado da linha férrea, oposto da oficinas apareciam as ruas Doutor Niemeyer, Engenho de Dentro, Do Alto e Borges Monteiro[62]. No total, constavam cerca de quatrocentas edificações distribuídas ao longo dessas ruas, sendo algumas mais densamente ocupadas do que outras. As ruas Doutor Padilha e Engenho de Dentro possuíam a maior concentração de casas, ambas com cerca de noventa moradias. As ruas Dona Luiza, Adélia, Elvira, Do Alto, Doutor Niemeyer e Borges Monteiro tinham entre dez e quinze edificações cada, todas casas térreas e as ruas Eugenia, Thereza e Henrique Scheid tinham cerca de trinta a quarenta casas cada[63].

Quanto a concentração de casas por proprietários, percebemos que, na maioria dos casos, os proprietários tinham uma propriedade registrada, cerca de quinze proprietários tinham entre duas e três casas, mas havia casos discrepantes

---

[59] Cargo especificado no teor da lei. Era o responsável por todo receber e organizar o lançamento do imposto junto com o escrivão de lançamento. Ver: BRASIL. Decreto nº 7.051, de 18 de outubro de 1878. Dá Regulamentação para arrecadação do imposto predial. *Coleção Leis do Império do Brasil* - 1878, Volume 1, p.764.

[60] BRASIL. Decreto nº 7.051, de 18 de outubro de 1878. Dá Regulamentação para arrecadação do imposto predial. *Coleção Leis do Império do Brasil* - 1878, Volume 1, p.764.

[61] *Gazeta de Notícias*, 7 de outubro de 1890, p.1

[62] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF0013 - 12ª distrito 1893.

[63] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF0013 - 12ª distrito 1893.

como o de Clemente de Oliveira Ramos, mestre carpinteiro nas oficinas da Estrada[64] , que tinha cinco casas na rua Thereza e outras nove casas na rua Doutor Padilha; e o caso de João Francisco Velloso, que era mestre das oficinas do setor de aferição Intendência Municipal[65], era dono de cinco das dez casas construídas na rua Doutor Niemeyer. Ambos profissionais com carros de mestre de oficina, em repartições diferentes, que tiveram meios de investir no mercado imobiliário.

A diversidade de tipos de locação, se mantém. Eram oito proprietários explorando o aluguel de quartos, numa média de cinco a dez quatros por casa, com a exceção de uma casa com vinte e três quartos na rua Engenho de Dentro. Assim como em outros anos, também havia a construção de mais de uma casa no mesmo lote, em cerca de dez casos, variando entre três e cinco casas por lote.

A descrição dos registros encontrados nos indica que o número de moradias quadruplicou, se comparado com os registros do ano de 1889, saltando de cerca de cem pra quatrocentas casas[66]. Levando em conta que nem todas as ruas figuravam ainda no registro de lançamento do imposto predial, o número total de moradias do bairro era certamente superior a esse. Entre os anos de 1872 e 1890, o crescimento populacional da cidade foi da ordem de 95,8%, com o número de habitantes saltando de 266 mil para 522 mil[67]. Além disso, o Código de Posturas Municipais de 1890, passou a proibir o funcionamento, na região central, de uma série de estabelecimentos fabris, que deveriam ser "removidos para as freguesias suburbanas"[68]. A lista incluía curtumes, fábricas de vela de sebo, de destilar aguardente, de torrar tabaco, de sabão ou qualquer outra que viciasse a atmosfera, o que de forma, bastante genérica, poderia englobar uma enorme gama de empreendimentos de caráter fabril. Além dessas, eram proibidos os fornos de fundição de metais e restritas a algumas ruas da região central as oficinas de os ferreiros, serralheiros, torneiros e caldeireiros[69].

[64] *Almanak Laemmert para o ano de 1894*, p.1214.
[65] "Aferição". *Almanak Laemmert para o ano de 1893*, p.401.
[66] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF - 11º Distrito - 1889.
[67] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Recenseamento do Rio de Janeiro* (Districto Federal): Realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1907, p.13.
[68] "Seção 9ª - Fábricas, oficinas, manufaturas e outros estabelecimentos industriais incômodos, insalubres e perigosos". *Diário de Notícias*, 14 de fevereiro de 1890, p. 4.
[69] *Idem.*

No Engenho de Dentro, além das oficinas da Estrada, que empregava centenas de operários em seu complexo[70], havia também a fábrica de Companhia de Curtumes São Lázaro[71] que iniciou suas atividades no Engenho de Dentro em 1899[72]. Em 1890, os moradores do Engenho de Dentro se queixavam da fumaceira que invadia suas casas, vindas da chaminés das inúmeras fábricas de fumo instaladas na localidade, indicando também a presença de tais fábricas[73]. Além dessas, encontramos anúncios de uma Olaria de Tijolos e telhas, de propriedade de José Domingues, em 1891 e que funcionava há uma década na localidade[74]. Domingos José Ferreira, tinha uma Fábrica de café moído, na rua Engenho de Dentro, segundo lista de fábricas do *Almanak Laemmert*. Além de anúncios em 1890, procurando "moços" e "operárias do sexo feminino" e torneiros para trabalharem na Fábrica de Fósforos Brasileiros[75].

Esses três fatores, aumento populacional da cidade, transporte ferroviário e instalação de empreendimentos fabris e oficinas, influenciaram para que, na década de 1890, o Engenho de Dentro experimentasse um crescimento expressivo. Em 1897, registraremos um aumento bem maior, agora referente a vinte e uma ruas. Sendo do lado das oficinas as ruas: Dona Luiza, Thereza, Doutor Padilha, Eugenia, Elvira, Henrique Scheid, Piauhy, Adelia e José dos Reis. Do lado oposto as oficinas as ruas: Doutor Dias da Cruz, Do Alto, Engenho de Dentro, Curupaty, Camarista Meyer, Doutor Bulhões, Doutor Niemeyer, Daniel Carneiro, Maria Flora, Luiz Carneiro, Dois de Fevereiro e Doutor Leal. Somados, os imóveis registrados nessas ruas chegam ao número de cerca de oitocentos e cinquenta edificações[76].

Em 1904, encontramos um mil quatrocentos e cinquenta registros de imposto predial. Distribuídos em um total de vinte sete ruas, sendo: Doutor

---

[70] Em 1884, sabe-se que eram cerca de quinhentos operários. Ver: "Os operários da Estrada de Ferro D. Pedro II". *Gazeta Suburbana*, 9 agosto de 1884, p.1 No ano de 1907 o registro é de que havia 1217 operários. Ver: FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp.735-736.

[71] "Companhia S. Lázaro". Jornal do Brasil, 1 de agosto de 1892, p.2.

[72] LLOYD, Reginald; FELDWICK, W.; DELANEY, L. T.; EULALIO, Joaquim; WRIGHT, Arnald. *Impressões do Brasil no século vinte: sua história, seu povo, comércio, industrias e recursos*. Londres: Lloyd's Greater Britain Plublishing Company, 1913. pp. 547 a 558.

[73] "Féras". *O Paiz*, 25 de dezembro de 1890, p.2

[74] "Olaria das Oficinas". *Gazeta de Notícias*, 16 de abril de 1881, p.5. "Olaria de Tijolos e telhas". Almanak Laemmert para o ano de 1891, p.413.

[75] "Engenho de Dentro". Gazeta de Notícias, 25 de outubro de 1890, p.4. Gazeta de Notícias, 23 de julho de 1891, p.4

[76] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF - 16º Distrito - 1897. *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF - 17º Distrito - 1897. As ruas encontram-se em distritos separados.

Bulhões, Doutor Leal, Luiz Carneiro, Doutor Niemeyer, Daniel Carneiro, Pernambuco, Anna Leonídia, Coronel Borja Reis, Dona Maria Flora, Doutor Dias da Cruz, Dois de Fevereiro, Maria Paula, José dos Reis, Goiás, Dona Eugenia, Dona Luiza, General Bento Gonçalves[77], Conselheiro Agostinho, Piauí, Thereza, Doutor Padilha, Eugenia, Elvira, Henrique Scheid, Adelia, Doutor Dias da Cruz e Camarista Meyer[78].

Se levarmos em consideração que no ano de 1897 registramos vinte uma ruas e compararmos apenas a diferença de crescimento entre elas, notaremos que o número de registro aumentou de oitocentos e cinquenta para cerca de um mil. Dessa forma, a diferença restante diria respeito as ruas que não tínhamos identificado até aqui.

Da mesma forma, como observamos até aqui, não havia um perfil específico para as construções. Em 1897 a grande maioria dos imóveis continua sendo casas térreas, mas havia também chalés, lojas e sobrados. Encontrei o registro de oito avenidas e havia dezesseis imóveis onde os proprietários alugavam quartos, com variação para o número de quartos por casa. Havia casos como o da casa de propriedade de Mariana Cordeiro Coelho, onde se alugavam seis quartos[79] ou como Joaquim Pereira de Souza, que alugava dezessete quartos em sua propriedade[80]. Em trezes casos, havia no mesmo terreno mais de uma casa, em número que variava entre dois e cinco imóveis, esses somavam treze casos. O proprietário também poderia ter vários tipos de imóvel no seu terreno, esse era o caso de um tal Francisco Luiz Gomes, que tinha uma casa, cinco quartos e três casinhas no seu terreno na rua Daniel Carneiro[81].

Acompanhando o crescimento de construções no Engenho de Dentro entre os anos de 1876 e 1904, podemos assim afirmar que os proprietários que investiam seus capitais na compra de terrenos e imóveis o faziam com objetivos diversos – que iam desde a proposta de edificar a própria moradia até a intenção de reverter o investimento numa renda mensal através de diversas modalidades de aluguel de imóveis, sejam casas, quartos, lojas ou avenidas. Essas estratégias diversas nos mostram que, em torno do denominador dos subúrbios modernos e

---

[77] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF - 18º Distrito - 1904.
[78] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF - 17º Distrito - 1904.
[79] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF - 18º Distrito - 1904.
[80] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Imposto Predial. PDF/DGF - 18º Distrito - 1904.

elegantes anunciados, talvez a diversidade seja uma das características mais adequadas para se definir esse processo.

2.3 A invenção da unidade

Em 1885 o jornal *Diário de Notícias*, atento a público leitor dessas localidades suburbanas[82], criou a coluna "Notas Suburbanas", publicada de forma regular até 1888. A coluna tratava de inúmeros assuntos que identificou, em sua nota de abertura, como sendo "interesses do subúrbios", abrindo espaço para que os leitores enviassem queixas, notícias, reclamações ou pedidos de providência para serem publicados[83]. Uma das primeiras coisas que chama atenção é o fato de que, ao se abrir para uma série de colaborações as queixas dos problemas de infraestrutura urbana, apesar de frequentes, acaba também apresentando aos leitores as inúmeras atividades sociais da população. Foi assim, a nota que falava da "esplêndida festa" para comemorar o aniversário da Sociedade Dramática Musical do Engenho de Dentro, na rua Padilha. Após entoarem o hino da sociedade, os sócios ouviram a declamação de poesias, assistiram a um drama e uma comédia e, ao final, seguiu-se um baile "sempre animadíssimo"[84].

Numa coluna de junho de 1888, uma nota reclamava da iluminação dos "jardins das oficinas" da Estrada no Engenho de Dentro, que poderia ser providenciado pela diretoria da companhia pois o bairro já contava com "gás corrente"[85]. O jardim na área das oficinas era um ponto importante de sociabilidades desses moradores, em outros notas da coluna para convites para assistir a apresentações da "excelente música da sociedade particular Progresso do Engenho de Dentro"[86]. Também em carta a sua cunhada, em 1883, a professora da escola das oficinas da Estrada, Maria Jacobina contou que os sobrinhos estavam

---

[82] Sobre estratégia comercial dessas folhas e diversificação das notícias ver: PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. Negociações impressas: a imprensa comercial e o lazer dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Primeira República. *História*, Franca, v. 35, e99, 2016 .
[83] "Notas Suburbanas". *Diário de Notícias*, 14 de outubro de 1885, p.2.
[84] "Notas Suburbanas". *Diário de Notícias*, 8 de setembro de 1887, p.2.
[85] "Notas Suburbanas". *Diário de Notícias*, 20 de junho de 1888, p.2.
[86] "Notas Suburbanas". *Diário de Notícias*, 8 de agosto de 1886, p.2. "Notas Suburbanas". *Diário de Notícias*, 11 de agosto de 1888, p.2.

bem e que as crianças aproveitavam do "bom jardim da oficinas para correrem e passear"[87].

Os bairros do Engenho Velho e São Cristovão eram os que mais se destacavam, em números de notas, na coluna. Como já dito, desde meados do século XIX, eram regiões dos subúrbios que começaram a atrair o interesse da população interessada em estabelecer suas moradias fora da região central, dentro do ideal de subúrbio nos padrões europeu e americano[88]. Com incremento populacional anterior ao Engenho de Dentro, os problemas de infraestrutura apareciam descritos como um obstáculo para efetivação desse projeto de subúrbio.

Foi justamente essa a oposição construída numa nota publicada em maio de 1886, sobre o estado da rua Vinte e Quatro de Maio no Engenho Velho. A narrativa começa afirmando que percorresse a rua e comparasse o "número e elegância de suas construções", com o "abandono da via pública", faria logo uma " triste ideia da municipalidade". Seguindo com isso a descrever as "valas obstruídas, buracos e caldeirões sem número, águas estagnadas" que atestavam para "o abandono dessa rua de três quilômetros, edificada quase sem interrupções[89]". Os contornos narrativos dados à matéria não deixaram de destacar que, a despeito da má conservação da rua, bem diferente era o aspecto da localidade, afirmando a "elegância de suas construções".

A queixa, que poderia aparecer apenas como mais uma denúncia de rua malconservada, como havia inúmeras na cidade, ganha assim contornos mais precisos pelo contraste afirmado entre o vigor urbano da localidade e a falta de urbanização. É evidente assim, na narrativa, a tentativa de estabelecer esse ideal compartilhado de subúrbios, como um projeto da cidade. De acordo com tal ideal, dadas as características insalubres da região central seriam esses bairros, ao norte e ao sul da cidade, que dariam aos moradores a condição de estabelecer suas moradias em locais salubres, civilizados e elegantes, mas interligados pela rotina pendular dos meios de transporte que permitiriam a interligação com o centro comercial, político e financeiro. Nesse sentido, a oposição da nota entre os investimentos que a população havia realizado na construção das moradias

[87] *Fundação Casa de Rui Barbosa*. CFBO SFJ DMAJ 15 - Cartas de Maria Amélia Jacobina.
[88] EL-KAREH, Almir Chaiban. Quando os subúrbios eram arrabaldes: um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX. In:OLIVEIRA, Marcio Piñon e FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *150 anos de subúrbio carioca*. Rio de Janeiro: UFF/ Lamparina, FAPERJ, 2010, pp.19-56.
[89] "Notas Suburbanas". *Diário de Notícias*, 31 de maio de 1886, p.1.

"elegantes" aparecem como incompatíveis com o serviço que a municipalidade, ficando clara, assim, a necessidade de afirmar o padrão elegante projetado para o bairro.

Contemplando queixas e notas sociais, a coluna se abria para apresentação da pujança desses territórios, apesar dos problemas de infraestrutura urbana. Vemos assim, a intenção de uma parte dessa população suburbana de esquadrinhar uma unidade para os subúrbios que, certamente, não condizia com a presença de certas atitudes de todos moradores. Foi justamente a fim de protestar contra esses desvios que alguns moradores, falando em nome da rua Aurora, em São Cristovão, enviaram uma nota reclamando solicitando que a fiscalização municipal coibisse o abuso do proprietário de um barracão, que havia resolvido destinar sua propriedade a criação de "nada mais, nada menos de 62 robustos porcos"[90]. A forma como as ruas eram descritas, num conjunto de casas bem construídas, contratava com os usos que alguns moradores, que não compartilhavam do mesmo ideal davam aos seus imóveis.

Da mesma forma, que no Engenho de Dentro, se solicitava iluminação para o jardim das oficinas da Estrada, onde a sociedade particular Progresso do Engenho de Dentro realizava suas apresentações sociais, nem todas as diversões públicas eram tão bem vistas. Por consentir que "grande ajuntamento com tocatas e cantigas", o dono de uma padaria à rua Engenho de Dentro, acabou sendo multado, segundo nota de junho de 1877[91].

Dessa forma, ao encabeçar uma coluna especialmente dedicada aos "interesses dos subúrbios" a folha ajudava a divulgar certa unidade que valorizava a presença de certos tipos de empreendimentos e comportamento, como as construções elegantes e as festas animadas nos salões dos clubes ou nas apresentações musicais nos jardins das oficinas. Por outro lado, não deixava de apontar, queixas direcionadas aos empreendimentos e comportamentos destoantes, aos quais cabia a municipalidade e as autoridades coibir.

Na década de 1890, já com um crescimento mais adensado, as reclamações em torno da infraestrutura dessas localidades ganha mais vulto, além disso, a franca guerra travada na região central contra as moradias insalubres será utilizada tanto para se reivindicar obras de infraestrutura para como subúrbios, descritos

[90] "Notas Suburbanas". *Diário de Notícias*, 2 de dezembro de 1886, p.2.
[91] "Notas Suburbanas". *Diário de Notícias*, 2 de junho de 1886, p.2.

como sendo o território salubre e privilegiado para o crescimento urbano da cidade; como também para legitimar a reclamar um maior controle dos espaços construídos nos subúrbios, a fim de coibir padrões de habitações que não sejam condizentes com esse projeto urbano de subúrbio salubre. Foi esse o objetivo de uma série intitulada "Os Nossos Subúrbios", publicada durante alguns poucos números do jornal *Gazeta de Notícias* entre dezembro de 1892 e março de 1893.

Na ocasião da posse do novo Conselho de Intendência Municipal, em fevereiro de 1893, o redator dessa coluna afirmava que "melhorar as condições de salubridade dos subúrbios desta capital" deveria ser um dos principais objetivos dos novos intendentes. Visto a preferência que grande parte da população que "foge dos centros populosos, procurando gozar dos benefícios da vida do campo", o que se fazia pelo aumento de edificações desde São Cristovão até Cascadura. No entanto, a falta de higiene com que eram construídas muitas dessas habitações e a falta de conservação das estradas, nas quais se formavam "verdadeiros lagões" de águas estagnadas, colaboravam para insalubridade desses bairros. Dias depois, tratando ainda de "remover as múltiplas causas de insalubridade dos subúrbios dessa capital", o jornalista trouxe, como exemplo, a situação da Rua José dos Reis, uma "das mais transitadas do Engenho de Dentro", onde havia uma vala, margeando toda a sua extensão, em que se despejavam "detritos e resíduos de uma oficina onde trabalham cerca de mil operários[92]"

É interessante notar que nessas notas os subúrbios continuam a figurar como uma forma de vida bucólica próxima à cidade – o que, segundo o redator, foi o que levou ao crescimento dessas localidades. Entretanto, esse ideal estava em desarmonia com a falta de higiene com que eram construídas muitas dessas habitações, e também com a falta de obras de melhoria da infraestrutura desses bairros. Em um momento no qual a cidade estava travando uma batalha contra os cortiços na região central, fica claro certo tipo de distinção que o cronista da matéria desejava construir. Sabemos, que a diversidade desses tipos de moradia, se fazia presente, no caso do Engenho de Dentro, desde a década de 1870, porém no momento em que se combatiam as habitações coletivas essa bandeira também é levantada nos bairros dos subúrbios. Com o incremento populacional, os interesses desses investidores começam a entrar em choque com os de outros proprietários que também construíam nesses territórios tipos de moradia diversos,

[92] "Os nossos subúrbios". *Gazeta de Notícias*, 11 de fevereiro de 1893, p.2

almejando objetivos diferentes. Na coluna se expressa um diálogo entre o crescimento dos subúrbios, amplificação da malha urbana da cidade e as intervenções urbanas da municipalidade. Na última década do século XIX as autoridades da recém instituída ordem republicana, dando continuidade à guerra contra a insalubridade da região central, viriam a fazer dessa batalha uma bandeira do novo regime. O debate colocado pelo cronista da coluna contra a forma pela qual se construíam muitas habitações, marcadas segundo ele pela "falta de higiene", visava também combater esse tipo de moradia nos subúrbios. Por outro lado, apresentava também o papel que na sua visão os subúrbios deveriam desempenhar na configuração urbana da cidade.

Ao se colocarem como porta vozes dessas localidades, ostentando colunas com títulos que remetiam indiferenciadamente à toda zona suburbana, os jornais comerciais acabavam reforçando uma visão unitária e homogênea sobre uma realidade que, na prática, eram bem mais diversa. Com isso, acabam por obscurecer a própria diversidade desses bairros, cujos interesses se expressam nessas folhas de uma forma unívoca ligada aos ideais de salubridade e bucolismo. Quando a diversidade aparecia, seja nos comportamentos ou nas construções, ela era apresentada em tais colunas como modelos destoantes, como se representasse o oposto do que população local pretendia ver afirmado.

A variedade de colunas em referência aos subúrbios criadas partir do começo do século XX e publicadas nas principais folhas da cidade tiveram assim um papel fundamental na construção dessa imagem homogênea, que fazia dos subúrbios um espaço definido pela carência de investimentos urbanos[93]. Precursor, nesse sentido, foi o *Correio da Manhã*, que reinvidicaria para si, através da coluna "Pelos Subúrbios", o papel de porta-voz dessa população:

> "Há muito que se fazia sentir nos jornais desta capital uma sessão em que fossem registradas não só as ocorrências dos subúrbios, mas também as queixas e reclamações partidas dos seus habitantes. No empenho de bem cuidarmos dos interesses de todos, iniciamos hoje esta seção, ficando dela encarregados dois dos nossos companheiros de trabalho, os quais, diariamente, percorrerão a zona compreendida como suburbana. Os nossos repórteres registrarão tudo que observarem, sendo atendidas no escritório desta folha as queixas que nos forem trazidas[94].

---

[93] "Pelos Subúrbios". *Correio da Manhã*, 26 de janeiro de 1904, p.3.
[94] "Pelos Subúrbios". *Correio da Manhã*, 26 de janeiro de 1904, p.3

É importante notar aqui que a ênfase da coluna na questão das “queixas e reclamações”. Por mais que os bairros da zona suburbana costumassem a aparecer diariamente nas páginas da imprensa em seções tão diversas quanto aquelas dedicadas aos crimes, às festas ou ao futebol, era à carência e à cobrança ao Estado que se associavam preferencialmente as colunas explicitamente dedicadas aos subúrbios. Nessas, o envio de repórteres aos bairros dava ainda uma espécie de legitimidade e imparcialidade a tais queixas publicadas, que seriam verificadas em loco – numa espécie de validação das reclamações dos moradores que fazia da própria imprensa o canal legítimo de mediação entre eles e o poder público. Esse engajamento da folha, que também fazia parte de sua estratégia comercial[95], acaba assim exercendo uma grande influência na divulgação de uma imagem dos subúrbios ligadas a precariedade, a insalubridade e a desurbanidade, em movimento que acabava por reduzir os moradores dos diversos bairros suburbanos a um todo articulado pela carência.

Não é por isso um acaso que no começo do século XX, quando a região central da cidade recebeu grandes investimentos em meio ao processo de reforma urbana capitaneado pelo prefeito Pereira Passos, tais imagens tenham constituído um explícito contraponto à região central, projetada para ser a vitrine da República – que condensava, nas suas características amplas, belas e salubres, os símbolos da civilização[96]. Nesse momento, outras folhas passaram também a levantar a mesma bandeira de porta-vozes da população suburbana. Era o caso, em 1905, da *Gazeta de Notícias*, que se animou a "penetrar com interesse nesses centros populosos" nos quais, acreditava a folha, precisava ainda chegar "a ação benéfica e civilizadora da imprensa, já servindo aos interesses legítimos dos seus habitantes”[97]. Também o jornal *O Paiz*, em 1906, começou a publicação diária da coluna "O Paiz nos Subúrbios". Em sua crônica inicial, os redatores da série explicavam que sua proposta era a de ir "além dos limites em que se estende a cidade", para contemplar uma vasta zona para a qual não havia "praticamente

---

[95] Sobre estratégia comercial dessas folhas e diversificação das notícias ver: PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. NEGOCIAÇÕES IMPRESSAS: a imprensa comercial e o lazer dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Primeira República. *História*, Franca , v. 35, e99, 2016 .

[96] NEVES, Margarida de Souza. Uma capital em trompe l´oeil. O Rio de Janeiro, cidade-capital da república velha. In: Ana Maria Bandeira de Mello Magaldi; Claudia Alves; José Gonçalves Gondra. (Org.). *Educação no Brasil: História, Cultura e Política*. 1ed.São Paulo: Editora Universitária São Francisco, 2003, v. 1, p. 253-285.

[97] "Os Subúrbios". *Gazeta de Notícias*, 30 de março de 1905. p.1

proteção, nem defesa: a zona suburbana" – que a própria folha se incumbiu em delimitar como a região que: "começa no Engenho Novo e vai até Cascadura"[98].

Dessa forma, tratar dessas transformações das localidades suburbanas implica também identificar como o projeto de se constituir, ao norte da cidade, um subúrbio ferroviário nos moldes americanos e britânico[99], foi se associando a uma imagem de insalubridade e de precárias condições de higiene. Acompanhando ao longo das décadas de 1880 e 1900, as publicações dessas colunas que se intitulavam suburbanas, podemos perceber que elas atuaram como definidoras de certas imagens singulares dos subúrbios que tratavam de obscurecer a diversidade própria ao processo de ocupação de bairros como o Engenho de Dentro nos anos anteriores. Começava assim a se consolidar certas imagens unívocas sobre esse território cuja força se afirma ainda hoje em muitas das análises a ele dedicadas.

---

[98] "O Paiz nos subúrbios". *O Paiz*, 20 de março de 1906, p.1

[99] "Estrada de Ferro D. Pedro II". *O Globo*, 15 dez de 1875, p.1. "A S.M o Imperador". *Gazeta de Notícias*, 11 de junho de 1878, p.2. "Câmara dos Deputados - Sessão em 14 de setembro de 1882". Jornal do Comércio, 15 de setembro de 1882, p.1

3
De Dentro da festa

No dia 15 de dezembro de 1883, um dos jornalistas da *Gazeta Suburbana* escreveu uma crônica intitulada "O que é Verdade". Sem assinatura, ela defendia a ideia de que seria incontestável o progresso dos subúrbios. Como reforço para seu argumento, descrevia uma série de "sociedades de toda espécie" que havia sido fundadas nessas localidades. Era o que podia se notar, por exemplo, no Engenho de Dentro:

> "No Engenho de Dentro sustenta-se uma magnífica sociedade dramática; outra carnavalesca e ainda outra de música, que, vítima de um incêndio, ficou sem o prédio próprio em que funcionava, o qual porém está já de novo, felizmente levantado, graças ao capricho e harmonia, dignos de louvor, admiração e de se imitada, que existe inquebrantável, entre os cavalheiros que a compõem. E Deus a preserve de novo desastre mesmo por que tal associação, além de bem distrair pelo agradável recreio da música e da dança, tem o duplo e vantajoso fim de instruir gratuitamente em cursos noturnos em seu seio, as crianças e adultos pobres mesmo não associados, que se queiram aproveitar de tal benefício[1]."

Na descrição das associações do Engenho de Dentro, o jornalista ressalta, em primeiro lugar, a variedade de tipos de sociedade ali presentes. Para além da diversidade de suas finalidades, e das próprias possibilidades de lazer para a população local por elas viabilizada, ele chama a atenção para o fato de que tais grêmios tinham outros papéis na comunidade local, como o de estimular a instrução de seus moradores, em especial aqueles descritos como “pobres”. Apontava, com isso, para um fenômeno que, já naquele momento, começava a se tornar uma das marcas da vida de bairros suburbanos como o Engenho de Dentro: a constituição, através de associações voltadas para o lazer, de redes de solidariedades mais amplas entre os habitantes do local – cujos frutos de expressavam em momentos como o incêndio na sede de uma dessas associações, rapidamente superado graças à “harmonia” existente entre seus membros.

Não que a formação de sociedades recreativas do gênero fosse, àquela altura, uma característica singular da zona suburbana. Entre o final do século XIX e o começo do século XX, o Rio de Janeiro foi palco de uma febre associativa que gerou a formação de centenas de clubes recreativos do gênero em todos os bairros

[1] "O que é a verdade". *Gazeta Suburbana*, 15 de dezembro de 1883, pp.1-2.

da cidade. Formados como objetivos diversos, esses clubes se proliferaram rapidamente por entre as diferentes camadas sociais, afirmando-se como entidades capazes não só de garantir a seus sócios um espaço de lazer como também de garantir outros serviços comunitários, como escolas e bibliotecas[1].

Mesmo que se tratasse de um fenômeno geral, ligado a redes atlânticas mais amplas nas quais se constituíam novas danças sincopadas vistas como modernas, o modo pelo qual o fenômeno se expressava em cada bairro era, porém, singular. Analisando associações recreativas dançantes, formadas nos primeiros anos do século XX em Bangu, um bairro suburbano formado ao redor da fábrica de tecidos ali instalada no final do século XIX, o historiador Leonardo Pereira identificou a formação de diferentes clubes recreativos que, para além de suas funções propriamente carnavalescas ou dançantes, como a promoção de bailes e préstitos carnavalescos, incorporavam também a proposta de amparar os trabalhadores locais a partir de procedimentos próprios às sociedades de auxílio mútuo. Ao mesmo tempo, demonstrou também como os sócios desses clubes se envolviam em disputas com os de outras associações similares que explicitavam as divergências existentes entre os trabalhadores do bairro. Mostrava assim que a organização daqueles clubes recreativos se tornou, no bairro, um meio de articular redes de solidariedade e diferença, por mais que a composição social deles fosse ali muito similar[2]

Em sentido semelhante, Mariana Costa parte de perspectivas abertas por Pereira para analisar como as experiências associativas dos trabalhadores do bairro da Gávea se mostravam importantes para compreender a força da união por eles demonstrada em momentos de greve e paralisações. Segundo a análise da historiadora, tais articulações foram elementos importantes para compreender as mobilizações grevistas ocorridas no bairro em julho de 1917. Se por um lado tal movimento se ligava à articulação mais ampla do movimento grevista por toda cidade, ele foi ali alimentado e viabilizado pelos laços de solidariedade que já vinham se articulando, cotidianamente, nos espaços associativos compartilhados

---

[1] PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. The Flower of the Union: Leisure, Race, and Social Identity in Bangu, Rio de Janeiro (1904-1933*). Journal of Social History,* vol. 46 no. 1 (2012), pp. 154–169.

[2] *Idem.*

pelos trabalhadores locais – mostrando com isso a importância dessas redes de solidariedade forjadas em meio ao lazer[3].

Ainda que com perfil social diverso daquela de Bangu e da Gávea, cujos moradores eram em sua maior parte trabalhadores das grandes fábricas de tecido existentes em cada uma dessas localidades, o Engenho de Dentro atravessou, no período, um processo semelhante. Como visto, era a partir de uma composição social variada que se desenvolvia, ali, o fenômeno de criação de associações recreativas descrito ainda em 1883 pelo cronista da *Gazeta Suburbana*. Marcado, desde a implantação da linha férrea, pela presença das oficinas da Estrada de Ferro, que empregavam centenas de operários, o bairro receberia nos anos seguintes novos estabelecimentos fabris, como a Fábrica de Curtumes São Lázaro[4] e a Fábrica de Fósforos[5]. Ao mesmo tempo, no entanto, ele se constituía também, como visto nos capítulos anteriores, em alternativa de moradia para setores médios urbanos que buscavam um espaço de habitação salubre e moderno fora da região central. Tratava-se, portanto, de um bairro socialmente heterogêneo, no qual conviviam cotidianamente homens e mulheres de diversas origens sociais.

Nesse quadro, a análise das redes associativas forjadas pelos moradores do local podem nos ajudar a entender como os habitantes do Engenho de Dentro lidaram com essa diversidade. Sendo esse associativismo bastante diverso, nos concentraremos para isso na análise dos clubes dançantes e carnavalescos criados na localidade entre o final do século XIX e os primeiros anos do XX. Ao mesmo tempo, no entanto, cabe destacar a dificuldade enfrentada pelos moradores de menor renda para afirmar, ali, seu espaço de lazer – em desafio expresso nos livros de registro da delegacia polícia do distrito ao longo daquele período[6]. Da constituição de associações carnavalescas fortes e perenes às opções mais informais de lazer à, configura-se assim a chance de compreendermos como,

---

[3] COSTA, Mariana Barbosa Carvalho da. *Entre o lazer e a luta: o associativismo recreativo entre os trabalhadores fabris do Jardim Botânico (1895-1917)*. Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de História, 2014

[4] A fábrica iniciou suas atividades no Engenho de Dentro em 1899 e em 1892, encontramos ainda em funcionamento segundo notícia do Jornal do Brasl.. A esse respeito ver: LLOYD, Reginald; FELDWICK, W.; DELANEY, L. T.; EULALIO, Joaquim; WRIGHT, Arnald. *Impressões do Brasil no século vinte: sua história, seu povo, comércio, industrias e recursos*. Londres: Lloyd's Greater Britain Plublishing Company, 1913. pp. 547 a 558. "Companhia S. Lázaro". Jornal do Brasil, 1 de agosto de 1892, p.2.

[5] Em 1890 há anúncios procurando "moços" e "operárias do sexo feminino" e torneiros para trabalharem na Fábrica de Fósforos Brasileiros. "Engenho de Dentro". Gazeta de Notícias, 25 de outubro de 1890, p.4. Gazeta de Notícias, 23 de julho de 1891, p.4

[6] "20ª circunscrição urbana". *Almank Laemmert para o ano de 1904*,p.418.

através do lazer, os moradores locais trataram de se posicionar naquele espaço, construindo sentidos diversos para a sua experiência suburbana.

3.1 - Entre *Pingas* e *Pepinos*: a elegância suburbana

Em outubro 1886, quando a ocupação do Engenho de Dentro dava ainda seus primeiros passos, uma novidade marcante agitou a vida dos moradores do local: a fundação do de uma associação recreativa chamada *Pingas Carnavalescos* [7.] Formado até o começo do século XX "por homens de trabalho, operários e funcionários da Estrada de Ferro Central" [8], ela tinha como diretores em 1894, quando se realizou em sua sede uma assembleia para eleger uma nova diretoria, figuras como Bernardino Francisco de Almeida, eleito para o cargo de presidente, que era trabalhava na oficina de telegrafia da companhia[9]; Francisco Victor Saraiva, condutor de 3ª classe[10]; Arthur Augusto Fernandes, condutor de 4ª classe[11]; e Delfino Antonio da Costa, praticante de adido[12] . Ainda assim, havia também no clube muitos sócios sem vínculo de trabalho com a ferrovia - caso do membro eleito para cargo de 2º procurador, Antonio Peixoto Leite, que era proprietário de uma estabelecimento de bilhar na rua José dos Reis[13]. Por mais que uma parte significativa der seus associados fossem trabalhadores da Estrada de Ferro, o clube se configurava desse modo como uma alternativa de lazer aberta a todos os moradores da região, e em pouco tempo passou a ser considerado uma das principais associações recreativas e carnavalescas dos subúrbios[14].

---

[7] Para obter o ano fundação da sociedade me baseei nas notícias publicadas nos jornais sobre os bailes em comemoração do aniversário de fundação da sociedade, que eram realizados anualmente nos meses de outubro. Ver: "Diversões". *O Paiz*, 14 out de 1894, p.4 (8° aniversário). "Vida Social". *Cidade do Rio*, 10 out. de 1900, p.3 (14° aniversário).

[8] Ver: "Carnaval".O Paiz, 15 fev 1916, p.7 e "Carnaval".*O Paiz*, 24 fev de 1916, p.6.

[9] "Telégrafos da Estrada de Ferro Central do Brasil". *Almanak Laemmert* para o ano de 1894, pp. 1517-1518.

[10] "Condutor - 3ª classe". *Almanak Laemmert* para o ano de 1894, pp. 1206-1207.

[11] "Condutor - 4ª classe". *Almanak Laemmert* para o ano de 1894, pp. 1208.

[12] Não há especificações do cargo no regulamento da companhia, mas consta no regulamento que todos os praticantes deveriam ser admitidos por concurso. "4ª divisão (Locomoção) - Praticantes de Adido. *Almanak Laemmert* para o ano de 1894, p.716. Sobre o regulamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, ver: FIGUEIRA, Manuel Fernandes. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II - 1855-1865. In: *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908. pp. 322-337.

[13] "Bilhares". *Almanak Laemmert* para o ano de 1898, p.440.

[14] "Suplemento Ilustrado". *Gazeta de Notícias*, 5 de março de 1905, p.3.

Para além de suas funções recreativas, o clube se apresentava como acontecia em Bangu e na Gávea, como um espaço de articulação e solidariedade para os seus sócios – algo especialmente relevante para os trabalhadores das oficinas da Estrada de Ferro, um ambiente de instabilidade para a maioria desses operários onde os funcionários hierarquicamente superiores, tinham o poder de demitir, punir ou promover os operários das oficinas. De acordo com o regulamento da companhia, do ano de 1890, a admissão e demissão de cargos poderia ser feita por livre escolha do governo, do diretor ou a quem competisse a nomeação, por acesso ou por concurso. Isso incluía os operários das Oficinas do Engenho de Dentro, nos quais se incluíam os cargos de operários, guardas, feitores, serventes e jornaleiros[15]. Esses, correspondiam a quase totalidade dos empregados da oficinas, que submetidos a 4ª Divisão da companhia, somavam em 1907 cerca de 1.217 funcionários, ao passo que as categorias superiores de chefes, mestres e ajudantes de mestre somavam 22 empregados na mesma data[16]. Dentro do clube, no entanto, ainda que essas diferenças não se apagassem, esses sujeitos guardariam uma relação mais horizontal com os outros funcionários da mesma companhia.

O jornalista Ernesto Nogueirol, que trabalhou como funcionário da Estrada e após ser demitido, fundou um jornal com sede no Engenho de Dentro, buscou nos Pingas Carnavalescos apoio para ampliar e dar continuidade ao seu projeto. Realizou com o apoio da diretoria do clube uma reunião, lhe foi cedido o salão para que pudesse expor seu projeto de publicar o *Almanak do Echo Suburbano* no ano de 1902, contendo informações de profissões e endereços dos moradores subúrbios e também publicaria anúncios de estabelecimentos, esses últimos pagos segundo tabela publicada na folha[17]. O clube se tornava assim, também um local de reuniões nos quais os trabalhadores poderiam se apoiar em momentos de

---

[15] "Decreto nº406 de 7 de maio de 1890 - Dá novo regulamento à Estrada de Ferro Central do Brasil". In: FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908, pp. 322-348

[16] *Idem*, pp.731-736.

[17] Foi por ter se envolvido em um conflito com Fernandes do Nascimento, ajudante do subdiretor da 4ª divisão, que Ernesto Nogueirol, empregado como guarda ferroviário, havia sido demitido[17]. Na ocasião, Nogueirol fundou um jornal na localidade do Engenho de Dentro, *O Echo Suburbano*. Por conta disso, o jornal encampava muitas reivindicações dos operários das oficina da Estrada de Ferro Central do Brasil Além disso, ele trabalhou no *Jornal do Brasil*, numa sessão sobre trabalho operariado[17]. "Almanak do Echo Suburbano para 1902". *O Echo Suburbano*, 16 de outubro de 1901, p.4. A respeito da trajetória de Nogueirol ver: MENDONÇA, Leandro Climaco. *Nas Margens: experiências de suburbanos com periodismo no Rio de Janeiro, 1880-1920*. Niterói: Editora UFF, 2014.

dificuldades, como se viu Nogueirol a ser demitido, que em vão tentou reaver seu emprego na Estrada[18]. No entanto, o jornal acaba encerrando as atividades antes de completar um ano[19].

Foi também se utilizado da relação com o clube que a União Operária do Engenho de Dentro realizou na sede dos Pingas uma conferência de propaganda em dezembro de 1902, na qual foi apresentada uma palestra com o tema "Trabalho e salário"[20]. Indicavam com isso que havia uma proximidade entre as associações ou por não contar com uma sede ou com espaço que comportasse o evento, a União Operária do Engenho de Dentro se utilizava do espaço do clube, apontando com isso para os laços de solidariedade entre os trabalhadores locais por ele articulados. Nesse sentido, a unidade de classe entre esses trabalhadores poderiam se afirmar, e ser reconhecidas pelos seus pares, através das atividades de um clube recreativo como o Pingas Carnavalescos.

De forma similar aos Pingas, e seguindo seu modelo, outras sociedades do gênero surgiram naqueles anos no Engenho de Dentro. No mesmo ano de sua fundação, apareciam nos jornais as convocações para as assembleias gerais realizadas pela Sociedade Dançante Familiar Prazer da Época, cujo funcionamento se estendeu pelo menos até 1902[21]. Em 1901 aparecia o Club dos Lanceiros Vitoriosos, em atividade pelo menos até o ano seguinte[22]. Foi em 1889, no entanto, que se fundou outra associação que teria uma duração mais longa, e se tornaria a maior rival dos Pingas: os Pepinos Carnavalescos, cujas atividades começaram a aparecer na imprensa a partir de 1889[23].

Ainda que tivessem sido criadas no bojo do movimento associativo mais amplo que marcava então a cidade, em uma crônica publicada na *Gazeta de Notícias* em março de 1905, os dois clubes aparecem associado a um modelo de carnaval especifico: o das Grandes Sociedades Carnavalescas, que haviam

---

[18] "Na Central". *Jornal do Brasil* - edição da tarde, 17 ago 1903, p.1.
[19] Última edição encontrada data de 26 de outubro de 1901. Após extinguir o jornal, Ernesto Nogueirol volta a aparecer nas páginas dos periódicos no ano de 1904, ocupando o cargo de escrevente juramentado da 20ª circunscrição urbana, localizada no Engenho de Dentro. Exerceu essa função até o ano de 1909, quando o periódico *A Imprensa* lamentava, na edição de 11 de junho, o falecimento do "antigo funcionário da polícia, Ernesto Nogueirol, que ultimamente exercia o cargo de escrevente do 5º distrito policial""Remessa de autos". *Jornal do Brasil*, 3 jun de 1904, p.1; "Remessa de autos". *Jornal do Brasil*, 1 jul de 1904, p.1; "Ocorrências". *Gazeta de Notícias*, 10 jan de 1905, p.2; "Polícia". *Correio da Manhã*, 11 dez de 1907, p.4. "A Polícia". *A Imprensa*, 11 jun de 1909, p.5.
[20] "Os operários". *Gazeta de Notícias*, 12 dezembro de 1902, p.2.
[21] *Gazeta de Notícias*, 14 de julho de 1886 e *Jornal do Brasil* 23 de janeiro de 1902.
[22] *Jornal do Brasil*, 30 de novembro de 1901.
[23] "Club dos Pepinos Carnavalescos". *Jornal do Brasil*, 11 de fevereiro de 1899, p.3.

experimentado seu momento de auge ao longo da segunda metade do século XIX[24]. Segundo Maria Clementina[25], o modelo de o carnaval de tais sociedades se afirmou, em primeira mão, como uma alternativa para substituir o entrudo, brincadeira de jogar água lama, ovos, farinha, limões de cera contendo perfume, tinta e até urina uns nos outros, ocorrida durante os dias de Carnaval. Foi assim que ganharam forma os Fenianos, Democráticos e Tenentes do Diabo – sociedades que, criadas na década de 1860, viriam se destacar como os baluartes do Carnaval carioca no final do século XIX. Com sede na região central da cidade, elas eram compostas por segmentos socialmente elevados – como comerciantes endinheirados e mesmo alguns "moços do comércio", se caracterizavam por exprimir à folia contornos que julgavam tributário de nobres origens parisienses[26]. Durante o carnaval desfilavam pelas ruas com luxuosos carros alegóricos e os "carros crítica", esses últimos com objetivo de apresentar críticas políticas, de costume ou mesmo comentar fatos marcantes do ano anterior. Abertos por clarins e bandas militares esses luxuosos desfiles eram realizados pelas principais ruas do centro da cidade, e traziam no alto dos seus carros mulheres bonitas e pouco vestidas.[27].

Era seguindo esse elegante modelo que as duas sociedades do Engenho de Dentro se afirmaram. Não por acaso, desde o final da década de 1880 os Pingas Carnavalescos faziam questão de sair em desfile pelas ruas do Engenho de Dentro com seus carros alegóricos e de "crítica" semelhantes àqueles das Grandes Sociedades, em linhas gerais o padrão definido pelos clubes Tenentes do Diabo, Democráticos e Fenianos[28]. Em março de 1906 a *Revista da Semana* dedicou um espaço para publicar as fotos dos sete carros alegóricos da sociedade, além da foto do presidente do clube, Antonio de Sousa Coelho. Uma das fotos da publicação, reproduzida abaixo apresenta o modelo que seguiam os carros alegóricos dos Pingas Carnavalescos.

---

[24] "Suplemento Ilustrado". *Gazeta de Notícias*, 5 de março de 1905, p.3.
[25] CUNHA, Maria Clementina Pereira. *Ecos da Folia*: uma história social do carnaval carioca entre os anos de 1880 e 1920. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. p.21-23.
[26] *Idem.*
[27] PEREIRA, Cristiana Schettini. Os senhores da alegria: a presença das mulheres nas Grandes Sociedades carnavalescas cariocas em fins do século XIX.CUNHA. In: In: CUNHA, Maria Clementina Pereira. *Carnavais e outras f(r)estas*: ensaios de história social da cultura. São Paulo: Editora UNICAMP, CECULT, 2002. p. 314.
[28] "P.C." *Gazeta de Notícias*, 14 de fevereiro de 1888. p.3.

A canhoneira *Patria* (carro allegorico)
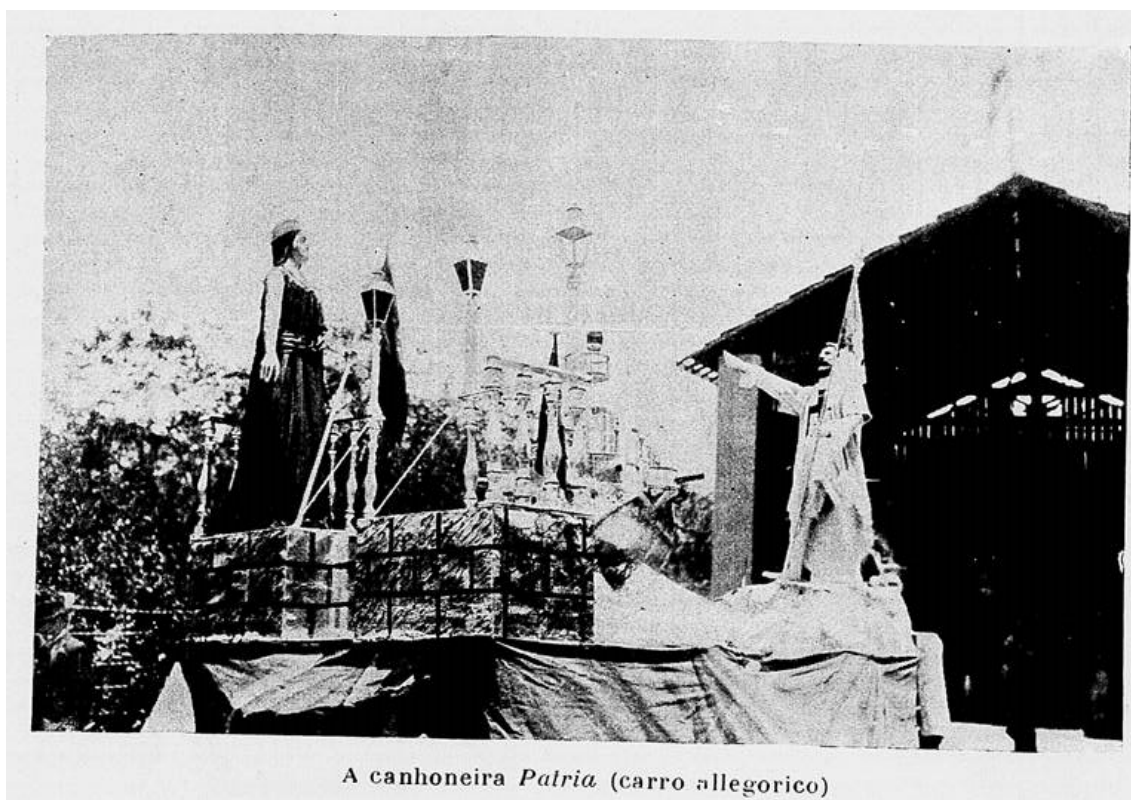
Figura 5- Carnaval 1906 - O prestito da Sociedade Pingas Carnavalescos. *Revista da Semana*, 25 de março de 1906.

No carro, podemos ver uma plataforma superior, onde ficaria o membro do clube em destaque no carro, cercado por duas figuras humanas que demonstravam imponência ao se saudarem. O encontro, tema do carro alegórico, diz respeito à visita que a embarcação portuguesa canhoeira Pátria fez ao Brasil. No Rio de Janeiro, a canhoeira esteve atracada em setembro de 1905 e provocou grandes manifestações festivas na cidade[29]. A figura feminina, representava a República Brasileira, que saudava o velho Portugal, representa pela figura masculina envelhecida, cada um empunhando os pavilhões[30]. Nota-se, pelo cuidado e apuro com os acabamentos e ornamentos do carro, o modelo elegante que a sociedade tentava reproduzir, mesmo de maneira mais modesta, a partir do padrão definido pelas Grandes Sociedades.

No pedido de autorização para desfilar desse ano apresentado ao chefe de polícia pelo clube, constam na lista seis carros alegóricos e cinco carros críticos[31]. Segundo tal planejamento, no carro canhoeira Pátria, que reproduzimos a foto, viriam quatro meninos filhos dos associados, demonstrando com isso, o

[29] "Canhoeira Pátria - as manifestações de júbilo". *Jornal do Brasil*, 26 de setembro de 1906, p.1
[30] "Pingas Carnavalescos". Jornal do Brasil.26 de fevereiro de 1906,p.2.
[31] *Arquivo Nacional* – GIFI 6C 171

envolvimento das famílias dos sócios no préstito. No quinto carro, da mesma forma, desfilariam cinco moças, filhas de diretores do clube[32]. Nesse ponto, há uma diferença marcante do modelo de desfiles das Grandes Sociedades, as quais tinham como característica apresentar mulheres pouco vestidas no alto de seus carros alegóricos[33].

A característica de se apresentarem nos desfiles com componentes trajados de forma considerada decente era uma marca que essas pequenas sociedades se orgulhavam de ter afirmado, na comparação com o modelo do carnaval da Grandes Sociedades. Ao afirmarem que "o decoro não era incompatível com o espírito e a graça"[34], tratavam de afirmar sua marca familiar, buscava se identificar a valores comuns compartilhados por seus sócios e ideais de ordenamento social que no período associavam aspectos lascivos à desordem[35]. Marcavam com essa distinção aspectos importantes para a folia desses sócios e de suas famílias e foi seguindo esse modelo que os Pingas desfilariam percorrendo ruas do Engenho de Dentro até o Engenho Novo, no ano de 1906, indicando com isso, o sucesso dos desfiles entre as estações circundantes[36]. O desfile foi narrado com destaque nos principais jornais da capital, que elogiaram a apresentação dos carros e dos componentes da sociedade[37]. Segundo a *Gazeta de Notícias*, um população de quarenta mil pessoas, que se estendia desde o Engenho de Dentro até São Francisco Xavier, aguardava a passagem do "prestito do luxo e da graça"[38].

Também teve destaque, na mesma edição da *Revista da Semana* alguns carros do clube dos Pepinos Carnavalescos, que tiveram suas imagens reproduzidas nas páginas da revista.

---

[32] *Arquivo Nacional* – GIFI 6C 171
[33] *Idem.*
[34] Em 1909 o jornal *O Paiz* elogiava os Pingas e outros clubes "localizados nos arrabaldes" por fazerem parte de um movimento que procurava se afirmava diante das críticas em relação a licenciosidade do carnaval das Grandes Sociedades, como a afirmação de Arthur Azevedo de que os desfiles eram uma "apoteose da prostituição". Ver: "Carnaval". **O Paiz**, 15 fevereiro de 1909.
[35] Pereira, Juliana da Conceição. *Os sábados no Rio de Janeiro: clubes dançantes e moralidade na Primeira República (1904-1912)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de História, 2017.
[36] *Arquivo Nacional* – GIFI 6C 171
[37] "Pingas Carnavalescos". *Jornal do Brasil*, 26 de fevereiro de 1906, p.2. "Pingas Carnavalescos". *Correio da Manhã*, 25 de fevereiro de 1906, p.3. "Pingas Carnavalescos". *Gazeta de Notícias*. 26 de fevereiro de 1906, p.1-2.
[38] "Pingas Carnavalescos". *Gazeta de Notícias*. 26 de fevereiro de 1906, p.1-2.

Sociedade Pepinos Carnavalescos — Magoa Dolor (carro allegorico)
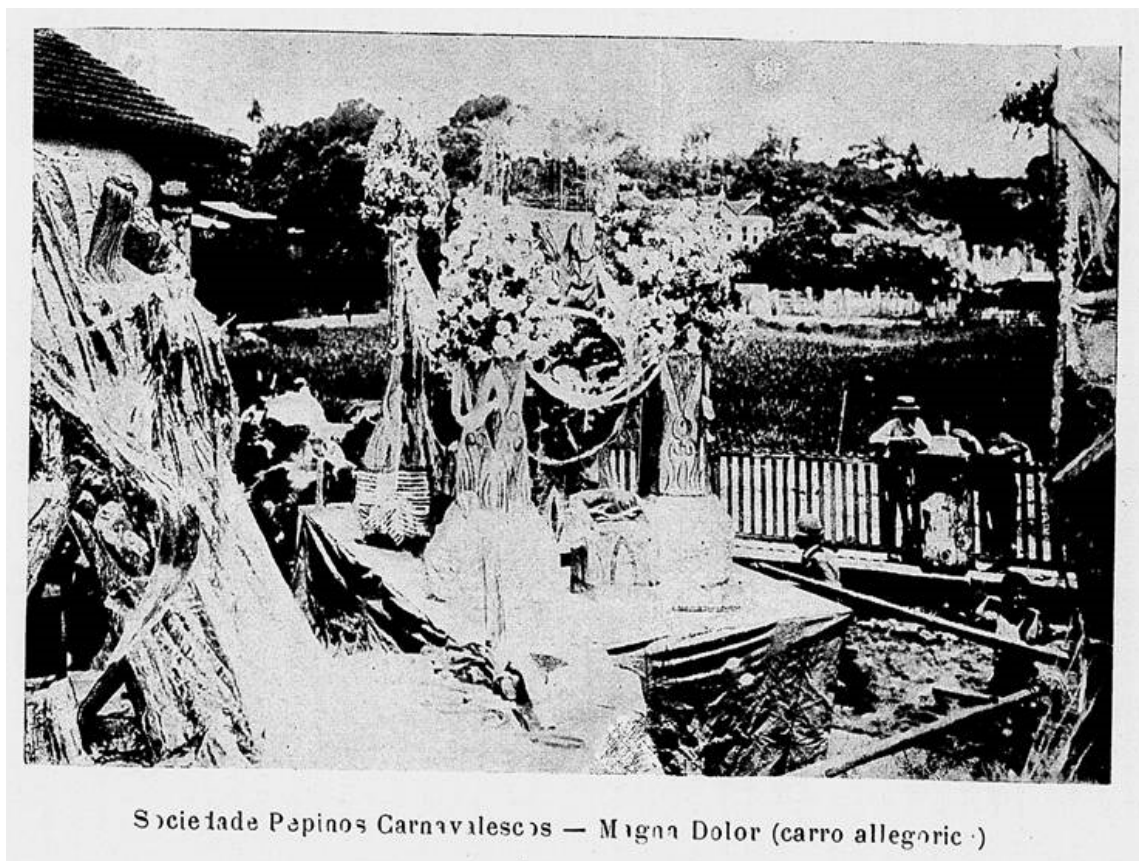
Figura 6- Sociedade Pepinos Carnavalescos. *Revista da Semana*, 25 de março de1906.

Nomeado “Magoa Dolor”, o carro alegórico em questão apresentava quatro pilastras bem ornamentas, com flores ao alto e muitas fitas. Apesar de se notar a plataforma do carro é pequena para toda a decoração, é possível perceber o cuidado que os membros da organização do préstito tinham com o acabamento dos carros, que tem toda a sua base revestida em tecido. Segundo a crônica sobre o desfile desse ano, esse carro era em homenagem às vítimas da explosão ocorrida no encouraçado Aquidabã que havia comovido a cidade[39]. Por isso, o carro era precedido de uma guarda de honra que representou a "marujada". O desfile dos Pepinos também mereceu destaque na imprensa[40], que descreveu as alegorias e elogiou a apresentação do préstito do clube, aberto por uma "banda de clarins"[41]. Fazendo um itinerário semelhante ao dos Pingas, percorreram as principais estações suburbanas entre a Piedade e o Engenho Novo, "sendo muito saudados

[39] "A catástrofe do Aquidaban". *O Paiz*.25 de janeiro de 1906, p.1

[40] "Pepinos Carnavalescos". *Jornal do Brasil*, 26 de fevereiro de 1906, p.2. "Pepinos Carnavalescos". *Correio da Manhã*, 25 de fevereiro de 1906, p.3. "Pepinos Carnavalescos". *Gazeta de Notícias*. 26 de fevereiro de 1906, p.2.

[41] "Pepinos Carnavalescos". *Correio da Manhã*, 25 de fevereiro de 1906, p.3.

em sua passagem"[42]. Naquele ano o clube dos Pepinos Carnavalescos também havia remetido ao chefe de polícia um pedido de autorização para desfilarem durante o carnaval e funcionarem durante o ano[43]. Como parte da aprovação do préstito, os membros do clube também apresentavam ao delegado da 20ª circunscrição urbana, que correspondia a área da delegacia do Engenho de Dentro, os croquis desses carros que comporiam o desfile, conforme imagem reproduzida a seguir.

Figura 7- Proposta de carro alegórico clube Pepinos Carnavalescos **-** 1906. *Arquivo Nacional* - GIFI 6C 171

O desenho representava, provavelmente, aquele que viria a ser o carro de crítica intitulado "Casamento ... ou culto?". A despeito de toda elegância que esses clubes almejavam a julgar pelos croquis, desenhados à lápis, em pequenos pedaços de papel, demonstram que esses planejamentos eram realizados de forma bastante rudimentar. De acordo com a data, registrada no canto esquerdo superior da folha, a aprovação foi dada cerca de três antes do desfile, realizado naquele ano no dia 25 de fevereiro.

[42] "Pepinos Carnavalescos". *Jornal do Brasil*, 26 de fevereiro de 1906, p.2.
[43] *Arquivo Nacional* – GIFI 6C 171

Além disso, em ambos os casos, "fechava o préstito o formidável corpo do barulho, com *Zé Pereira*[44]*"*. Esses grupos eram caracterizados por seus componentes tocando bumbos e com o povo que se seguia a esses cortejos usando casacas esfarrapadas e viradas do avesso. A heterogeneidade de membros que esses *Zés* atraíam, como afirmou Maria Clementina, causava um grande impacto no carnaval, com personagens isolados que se reuniam e com o ritmo dos antigos batuques negros, mensagem bem diferente daquela exposta no desfile[45]. O fato de ambos os clubes encerrarem seus desfiles com o "medonho Zé Pereira"[46] expõe a ligação desses clube com os antigos batuques negros, para além da imagem das Grandes Sociedades que acabavam de apresentar. Fica com isso evidente que, mais do que a cópia de um modelo, se tratava da apropriação de um padrão de distinção dos importantes clubes da região central mas com incorporações de valores compartilhados pelos sócios desses clubes.

Se ao final dos desfiles o *Zé Pereira* dava o tom da animação menos refinada, nos bailes organizados durante o carnaval era com elegância que os associados organizavam os eventos. No baile organizado na sede dos Pingas para fechar o desfile do ano de 1904, por exemplo, os salões do clube estavam "vistosamente ornamentados". Ao terminar o préstito os sócios se encaminharam para a sede onde dançaram até a uma hora da madrugada, sendo digno de ser ver "como os pares se cruzavam, disputando a primazia do bem dançar[47]". Descrição semelhante, foi a feita na nota a respeito do baile dos *Pepinos*, também organizado durantes os festejos do carnaval de 1904, onde nos salões da sede "iluminados por poderosos focos de luz", os sócios e convidados, "elegantemente fantasiados", dançaram até a madrugada ao som de "polkas e valsas", onde se registravam a presença de várias senhoritas citadas na nota[48]. Pelo caráter positivo das descrições da grande imprensa, tratava-se assim de uma bem-sucedida iniciativa de formar, na região suburbana, uma alternativa de lazer moderna e refinada como aquelas que marcavam a região central, na afirmação da elevação e

---

[44] "Pingas Carnavalescos". *Gazeta de Notícias*. 26 de fevereiro de 1906, p.1-2. Sobre o Zé Pereira no fechamento do desfile do clube Pepinos Carnavalescos ver: CUNHA, Maria Clementina Pereira da. Vários Zés, um sobrenome: as muitas faces do senhor Pereira no carnaval carioca da virada do século. In: Maria Clementina Pereira Cunha (org.), *Carnavais e outras f[r]estas: ensaios de história social da cultura* (Campinas: Ed. da Unicamp/CECULT, 2002), pp. 371-418.

[45] CUNHA, Maria Clementina Pereira da. *op. cit.*

[46] Pepinos Carnavalescos". *O Paiz*, 18 de fevereiro de 1904, p.3

[47] "Pingas Carnavalescos". *O Paiz*, 16 de fevereiro de 1904, p.2

[48] "Pepinos Carnavalescos". *O Paiz*, 18 de fevereiro de 1904, p.3

distinção que certas parcelas da população suburbana tentavam construir para a região.

3.2 – As gradações da elevação

Ainda que inspirado no modelo das Grandes Sociedades da região central, esses clubes do Engenho de Dentro, como visto nos desfiles, não deixavam de ter também suas peculiaridades. Se adotavam em linhas gerais o padrão definido por Tenentes, Democráticos e Fenianos, o faziam através da afirmação de certas características que seriam importantes para os moradores do bairro. Também nos bailes o ambiente familiar de suas festas, se contrapunha à lascividade que caracterizava os bailes e desfiles das Grandes Sociedades[49]. Se estas eram associações formadas unicamente por homens, nas quais as mulheres apareciam como simples objetos do prazer masculino, as sociedades do Engenho de Dentro faziam questão de afirmar sua marca familiar, definindo-se como clubes frequentados também pelas esposas e filhas dos sócios[50].

É o que se pode notar através das fotos publicadas na imprensa a respeito dos bailes realizados por esses clubes, como aquela publicada em 1909 pela revista *O Malho*.

[49] PEREIRA, Cristiana Schettini. Os senhores da alegria: a presença das mulheres nas Grandes Sociedades carnavalescas cariocas em fins do século XIX.CUNHA. In: In: CUNHA, Maria Clementina Pereira. *Carnavais e outras f(r)estas*: ensaios de história social da cultura. São Paulo: Editora UNICAMP, CECULT, 2002

[50] *O Paiz*, 18 de julho de 1904, p.2.

Figura 8 - Carnaval no Engenho de Dentro". *O Malho*, 27 de fevereiro de 1909.

Na foto, tirada na sede do clube após os festejos de carnaval, os sócios exibem orgulhosos seus estandartes, organizados lado a lado na parede ao fundo. Os homens, todos de camisa, paletó e colarinho, se exibiam elegantes para o registro da revista, com instrumentos de percussão que conformavam o sentido carnavalesco da imagem. Reproduziam, com isso, o padrão com o qual as sociedades da região central costumavam ser retratadas. A foto, que foi registrada com o objetivo de sair publicada nas páginas da revista, afirmava assim o perfil elevado adotado pelo clube.

Uma diferença, no entanto, seria visível para qualquer contemporâneo acostumado com esse tipo de registro dos bailes das Grandes Sociedades: a presença de senhoras, todas segurando seus leques nas mãos, muito bem vestidas e penteadas, assim como das crianças sentadas à frente. Longe de ser um acaso, esta presença se tornava uma constante em todas as imagens reproduzidas na imprensa sobre os bailes patrocinados não só pelos Pingas, mas também pelos seus rivais dos Pepinos Carnavalescos – como mostrava esta outra foto de 1913:

PEPINOS CARNAVALESCOS

Grupo tirado no salão do Club dos Pepinos Carnavalescos, d'esta capital, por cccasião do baile de anniversario. a 19 de Abril findo

Figura 9 - "Pepinos Carnavalescos". *O Malho,* 3 de maio de 1913.

Tirada na sede do clube, cuidadosamente ornada com cortinas de renda, a foto se propunha também a afirmar a elegância e distinção de seus sócios, que seria equiparável à das Grandes Sociedades. Mais uma vez, no entanto, ressalta na imagem a diferença: as senhoras aparecem todas com vestidos longos e claros, todas no mesmo estilo. À frente delas, as meninas, igualmente de branco, mostravam também participar da festa. Era atrás delas que os sócios, de terno e gravata, afirmavam orgulhosamente sua imagem de elegância. Como no caso dos Pingas, tratava-se assim de uma tentativa de afirmar, ao mesmo tempo, tanto o caráter moderno e distinto daquela sociedade quanto sua marca familiar – constituindo um tipo de diversão que, própria do Engenho de Dentro, era capaz de harmonizar o cosmopolitismo e modernidade que marcava a região central ao perfil bucólico e familiar associado aos subúrbios, território protegido dos males desta modernidade. Afirmava-se assim, nos dois clubes, a imagem elevada do subúrbio que muitos dos moradores locais tentavam construir.

Nem só a partir de convergências, no entanto, se estabelecia a relação entre as duas associações. Para além daquilo que têm em comum, essas fotos nos dão a ver pequenas nuances a respeito do perfil social de cada um desses dois clubes. Se ambos, em pose formal, pretenderam divulgar para a imprensa as características

familiares representativas desses clubes, é possível notar na comparação entre as duas imagens que os trajes dos sócios dos *Pepinos* são bem mais simples que os dos *Pingas Carnavalescos.* Do mesmo modo, dentre os sócios dos Pepinos apareciam mais figuras negras e pardas, praticamente ausentes da primeira imagem. Dessa forma, ainda que ambos pretendessem se associar a um perfil elegante, tendo na vestimenta um padrão central para demonstrar tais distinções, percebemos por esse padrão, se tratarem de grupos representativos de camadas econômicas diferentes. Não por acaso, por mais que as notícias sobre os bailes dos *Pepinos* os descrevessem sempre como "encantadoras festas", nas quais a diretora era sempre "prodiga em gentilezas com todos os seus convidados", eram somente os sócios dos Pingas Carnavalescos que eram definidos por esta mesma imprensa como partes de uma certa "elite suburbana"[51].

Era comum, por exemplo, que esses clubes enfrentassem dificuldades para arcar com as despesas de aluguel de suas sedes que no caso do clube dos *Pingas* e *Pepinos* era alugadas. Foi isso, justamente, por não receber o aluguel que o proprietário da sede do clube dos Pepinos entrou com uma ação contra o fundador do clube, José Albuquerque Barboza[52]. A ação foi apresentada a 13ª Pretoria em 30 de abril de 1907, nela o proprietário da casa afirmou que após tentar receber, amigavelmente, a quantia de 480$000, referente a quatorze meses de aluguel devidos pelo clube e por saber que os dirigentes pretendiam se mudar da sede, requeria que toda a quantia fosse quitada. José Barbosa, se apresentando com seu advogado em juízo, em nome do clube, confirmou a dívida, mas como o clube não teve como arcar com a despesa o juiz determinou a penhora dos bens para proceder o pagamento dos aluguéis atrasados. De fato, a sede do cube passou da rua Manoel Victorino para a rua Engenho de Dentro[53], demonstrando que mesmo através das mensalidades recebidas pelos associados, as despesas dos clubes não permitiram que o aluguel de fosse quitado, nem mesmo que os associados conseguissem se cotizar para arcar com a dívida.

Embora afirmassem certas características comuns, que ajudavam a definir uma imagem elegante para o bairro do Engenho de Dentro, os clubes carnavalescos ali criados expressavam também a diversidade de seus moradores, que ao se associarem de acordo com o perfil social ao qual estavam ligados

[51] "Pingas Carnavalescos". *O Paiz*, 21 de abril de 1904, p.3.
[52] *Arquivo Nacional.* Fundo 13ª Pretoria (Inhaúma) - Processo nº2769 galeria A, 1907.
[53] "Clube Pepinos Carnavalescos". *Jornal do Brasil*, 18 de abril de 1908, p.6

mostravam fazer de tais clubes um meio de expressar suas diferenças. Foi o que ocorreu em 1904, em meio a uma disputa política no bairro que provocou uma forte dissidência entre os sócios dos Pingas Carnavalescos. O motivo de tal embate foi abordado em uma crônica do jornalista Francisco Guimarães , o *Vagalume,* publicada no jornal *A Tribuna* em uma de suas "reportagens da madrugada"[54]. A rixa se deu entre dois membros ativos do clube: o tenente Alfredo Badaró e o Capitão Sampaio, então intendente municipal, eleito em 1901 com o apoio das associações carnavalescas do bairro[55]. Sampaio havia prometido apoiar a candidatura de Badaró ao cargo de intendente municipal, mas no momento da disputa eleitoral saiu em apoio de outro candidato. Como resultado do rompimento, o tenente Badaró se desligou do clube *Pingas Carnavalescos,* sendo visto depois no desfile dos *Pepinos Carnavalescos* – o que, segundo Vagalume, o levou a perder os votos que teria entre alguns membros dos *Pingas*[56]. A força de tal rixa indica como tais sociedades, para além de seus pontos em comum, serviam como meio de organizar as diferenças e rivalidades existentes no Engenho de Dentro.

A despeito dessas rixas, a solidariedade expressa entre esses sócios em torno dos seus projetos em comum também era capaz de reuni-los mediante uma luta comum, como as melhores condições para realizarem os préstitos carnavalescos. Em nome desse objetivo comum, Pingas e Pepinos, enviaram uma carta ao prefeito Pereira Passos solicitando que a prefeitura realizasse obras nas ruas no bairro e não apenas do "centro da cidade, para desfilar préstitos de outras sociedades congêneres"[57].

Essas lógicas de distinção vão alimentar a criação de outros grupos na localidade, que se organizavam segundo laços compartilhadas em torno dos dias de folia. Foi o que moveu, em 1905, um grupo que se organizava para os dias de Carnaval a fundar o Grupo Carnavalesco Irmãos da Opa, cujo o estandarte ficou exposto em fevereiro daquele ano na sede do *Jornal do Brasil,* que publicou uma

[54] "Reportagem da Madrugada". *A Tribuna*, 2 de abril de 1904. Sobre Vagalume, ver PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. No ritmo do Vagalume: culturas negras, associativismo dançante e nacionalidade na produção de Francisco Guimarães (1904-1933). *Rev. Bras. Hist.,* São Paulo, v. 35, n. 69, p. 13-33, June 2015.
[55] "O Centro Socialista as classes operárias e proletária". Correio da Manhã, 29 de dezembro de 1901, p.5.
[56] PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. A dança da política: trabalhadores, associativismo recreativo e eleições no Rio de Janeiro da Primeira República. *Rev. Bras. Hist***.** São Paulo, v. 37, n. 74, p. 63-88, Jan. 2017 .
[57] "Pingas e Pepinos". *O Paiz,* 17 de fevereiro de 1906, p.2

nota composição da nova diretoria. Com nomes bem característicos, o clube demonstrava certa ironia com alcunha dos membros, Giló era o presidente, o vice era Machado Cigarreiro e Leonel Barulho o procurador. Segundo o jornal, para o carnaval daquele ano, os Irmãos da Opa tinham planejado sair com o "barulhento Zé Pereira" percorrendo as principais ruas da freguesia de Inhaúma[58]. No ano seguinte, os componentes do clube se organizaram para sair nos dias de Carnaval, igualmente os integrantes da diretoria se apresentavam a imprensa com pseudônimos que remetiam as características farristas do clube, "*Amor ao Copo*, presidente; o *Esvasia Garrafa*, vice-presidente; o *Espanta Garrafa*, 1º secretário". Segundo a nota do Jornal do Brasil, o "sugestivo estandarte" do Grupo, feito em cetim encarnado tinha ao centro "um cidadão de cartola, ladeado por Colombina e por um benemérito Irmão da Opa". Conforme podemos ver na reprodução a seguir.

Figura 10 - *Revista da Semana*, 18 de março de 1906.

A figura do "benemérito Irmão da Opa", a que se refere o cronista do Jornal do Brasil, aparece no estandarte com uma garrafa na mão levada a boca,

[58] "Irmão da Opa". *Jornal do Brasil*, 28 de fevereiro de 1905, p.4.

vestido de casaca, um dos tipos característicos do *Zé Pereira*, com indicação de se tratar de um grupo que pretendia um modelo de carnaval diferente do modelo da Grandes Sociedades[59].

Na imagem do grupo reproduzida a seguir, publicada na *Revista da Semana* em 1906, podemos ver alguns de seus sócios durante uma homenagem a uma artista circense.

Figura 11 - *Revista da Semana*, 12 de agosto de 1906.

Ainda que bem trajados em seus ternos, os foliões reforçavam com sua pose as imagens de descontração das notas dos jornais, usando chapéus que aparentam ser de palha e com grandes abas viradas para cima. Com um dos *Irmãos da Opa* deitado no chão à frente do grupo, aparecem fazendo um brinde à atriz. Nota-se, aqui, que a pose é bem diferente da maneira como os membros dos Pingas e Pepinos se organizaram para apresentar a composição social dos clubes nas páginas da revista *O Malho*. Por outro lado, não podemos caracterizá-los como

---

[59] Segundo imagem do estandarte publica na Revista da Semana. Ver: "Rio de Janeiro - Estandartes das Sociedades Carnavalescas". *Revista da Semana*, 16 de março de 1906, p.17.

grupos esfarrapados de *Zé Pereira*, até mesmo porque até grupos elegantes já tinham incorporado as batidas desses *Zés* as suas festas[60].

Definia-se, assim, um modelo de sociedade recreativa que alcançaria grande sucesso no bairro. Em agosto de 1908, a coluna "Os Subúrbios", do *Jornal do Brasil* - dedicada a tratar dos assuntos das localidades suburbanas – um cronista apresentava aos leitores as principais características do Engenho de Dentro, como uma das mais importantes povoações formadas às margens da Estrada de Ferro Central do Brasil. Segundo a matéria, lá estavam as mais importantes sociedades recreativas que faziam "a delícia das famílias da localidade". Entre elas estariam justamente os clubes carnavalescos Pingas e Pepinos, que fariam anualmente um brilhante carnaval no centro suburbano, e os Irmãos da Opa, "mais modesta" porém também importante.

Conforme revelam esses testemunhos, a organização dos moradores no Engenho de Dentro em associações carnavalescas distintas, que as redes de solidariedade entre esses sujeitos se estabeleciam de forma a contemplar a diversidade dentro desse modelo de clubes que se inspiravam no carnaval das Grandes Sociedades, como Pingas e Pepinos e que guardavam peculiaridades distintas entre si. Além deles, os Irmãos da Opa, que também surgiu da associação de sujeitos interessados em se organizar para a folia, demonstrava ter um perfil que se distanciava da elegância pretendida pelos Pingas e Pepinos. Longe de apenas imitar um modelo carnavalescos, esses sujeitos se articulavam de modo diversificado, mesmo compartilhando de valores modernos da folia carnavalesca.

3.3 – Diversões sob suspeita

Ainda que a associação a certos clubes carnavalescos pudesse a ajudar a situar o lugar social e as redes de solidariedade existentes entre diferentes moradores do Engenho de Dentro, nem todos que ali residiam podiam se beneficiar desta lógica. É o que sugeria um caso ocorrido às vinte horas do dia 5 de julho de 1903, um domingo. Nessa ocasião, o escrevente de plantão na delegacia da 20ª circunscrição urbana, situado no bairro do Engenho de Dentro, registrava o auto de uma prisão:

---

[60] CUNHA, Maria Clementina Pereira da. *op. cit.*

> "As mesmas horas foi recolhido ao xadrez, preso pelo 3º suplente, Paulo e Silva, o nacional Luiz Esteves, com 23 anos, solteiro, analfabeto, desempregado, filho de Severino Esteves e de Emilia Esteves, residente a rua Drº Manoel Victorino ,nº 197, por estar promovendo desordem em um baile da casa nº 3 rua Maura e faltou com o devido respeito ao mesmo senhor suplente.[61]" (*grifos no original*)

O caso, corriqueiro e sem maior importância, não parece ter tido maiores desdobramentos para além da prisão imediata de Luiz Esteves. Sem emprego nem instrução, ele era apenas mais um dos muitos habitantes da região que precisavam lutar cotidianamente por sua sobrevivência, mas que podiam também aproveitar os momentos de ócio para se distrair das amarguras da vida. Na síntese de sua prisão, lavrada pelo inspetor João Gomes de Gouveia, não havia menção aos organizadores da festa nem aos seus demais membros, que não sofrerem qualquer repressão, que estavam na casa à rua Maura[62]. Ao procurar para isso um baile familiar, no qual supostamente se envolveu na dita "desordem", Luiz Esteves dava assim a ver uma das alternativas cotidianas de lazer existentes no bairro para pessoas como ele

Casos semelhantes a esse se espalham pelos livros de ocorrência da 20º Circunscrição Suburbana no período analisado. Em pouco mais de um mês, entre os meses de junho e julho de 1903, a quase totalidade das prisões ali realizadas se deveu a delitos menores, como vadiagem, embriaguez ou desordens[63]. Do total de cerca de setenta e cinco autos de prisão, as ocorridas entre às dezenove horas até às sete horas da manhã seguinte, somam cerca de quarenta e cinco prisões. Vítimas preferenciais da vigilância policial em toda a cidade, os trabalhadores de baixa renda, em geral sem emprego fixo, eram assim presença constante nos

---

[61] 001/DPM/14ºDP

[62] Não encontrei a rua Maura no mapa da cidade do ano de 1900, organizada pela comissão da carta cadastral. No entanto, há algumas ruas de menor extensão nas áreas mais afastadas em relação à linha férrea que não constam o nome. Também não encontrei a rua sinalizada no guia de rua do *Almanak Laemmert* para o ano de 1909. Sabe-se, no entanto, por anúncios do período, que havia uma rua Maura no bairro vizinho da Piedade. Anúncio de prédio a venda na rua Maura - *Jornal do Commercio*, 21 de junho de 1903, p.9. Para Mapa ver: *Biblioteca Nacional* - Cartografia. Planta da Cidade do Rio de Janeiro. Organizada sob a direção de Manoel Ferreira Reis, 1900.

[63] Os livros de registro de ocorrência das delegacias de polícia urbanas e suburbanas pertencem ao Arquivo de microfilmagem da Polícia Civil do Rio de Janeiro. Essa pesquisa pretendia analisar todo o rolo de microfilme nº 001/DPM/14ºDP, que corresponde a região da delegacia do Engenho de Dentro. No entanto, o rolo disponível para consulta estava danificado e seria necessário aguardar o setor responsável fizesse uma nova cópia para consulta. Devido a mudanças na gestão do setor, a pesquisa precisou ser interrompida porque todo o Arquivo de Microfilmagem da Polícia Civil iria passar por uma reorganização. De posse da pesquisa já realizada achamos por bem realizar a análise dessa amostragem.

registros policiais do Engenho de Dentro. Não é de se estranhar, por isso, que das trinta e sete prisões identificadas ao longo desse período por tais motivos, a grande maioria ocorresse no período da noite, único horário livre para os trabalhadores de menor renda – que viam assim suas alternativas de lazer controladas e criminalizadas pela polícia do bairro.

Na noite do dia 24 de junho, foi presa Era o caso de Izolina Alves de Moraes, de 22 anos de idade, solteira e residente à rua Daniel Carneiro, e de Leonel de Almeida, com 20 anos, solteiro, que foram "recolhidos ao xadrez (...) por estarem em grande algazarra no botequim da rua Drº Manoel Victorino"[64] – moradores a mesma rua que Luiz Esteves, preso durante um baile. Revelava-se, no caso, a grande frequência desses trabalhadores de baixa renda aos botequins e bilhares do bairro. Durante os anos de 1894 e 1901, identificamos o registro de quadro cidadãos solicitando a abertura, ao todo, de cinco bilhares e botequins no Engenho de Dentro[65]. Os botequins eram geralmente descritos, nas colunas da imprensa, como espaços propícios para as ocorrências criminais, nos quais aqueles indivíduos de baixa renda costumariam promover as maiores algazarras[66]. Em nota publicada no *Correio da Manhã* em maio de 1902, por exemplo, um cronista afirmava:

> "os desordeiros e vagabundos da zona pertencente a 1ª suburbana fizeram o seu quartel general no botequim nº 73 da rua Dr. Manoel Victorino, no Engenho de Dentro. São inúmeras as cenas vergonhosas que se dão ali e para as quais a polícia tem se mostrado impotente ou... condescendente.[67]"

Mais do que divulgar uma ocorrência criminal no botequim, a nota estabelece uma relação direta entre a ambiência dos encontros no botequim o espaço onde se encontra a criminalidade, exemplificando a figura dos frequentadores como "desordeiros e vagabundos". Com isso, afirmava uma

---

[64] 001/DPM 24º DP, livro 14876.
[65] *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro* - 49.3.12A Termos: hospedarias e bilhares.
[66] "Desordem". *O Paiz*, 30 de julho de 1901, p.2. "Tiros". *Correio da Manhã*, 15 de julho de 1906.
[67] "Agressores e ferimentos". *Correio da Manhã*, 26 de maio de 1902, p.2. Em 1901 a Delegacia de Polícia correspondente a região da 20ª Circunscrição Urbana (de 1903), era a 1ª Circunscrição Suburbana, localizada na ficava na rua Goiás, nº 268, estação do Encantado. Ver: "1ª Circunscrição Suburbana". *Almank Laemmert para o ano de 1901*,p.190.

desconfiança generalizada sobre esses botequins, onde poderiam desenrolar conflitos, mas que eram ambientes de encontro dos moradores da localidade[68].

Configurava-se, desse modo, as dificuldades e obstáculos colocados aos trabalhadores de baixa renda do bairro para garantir seu espaço de lazer. Seja em festas privadas ou em espaços públicos, como botequins e bilhares, eles se transformavam em alvos privilegiados da vigilância de uma polícia que tentava afirmar, nos subúrbios, a mesma ordem excludente que marcava no período a instauração da ordem republicana no resto da cidade[69]. Como consequência desse esforço de repressão, no entanto, a polícia acabou por jogar luzes sobre as experiências de sujeitos em geral ausentes nas representações sobre os subúrbios – mostrando que, longe de qualquer perspectiva de unicidade, seus moradores se apresentavam de formas múltiplas e diversas, distantes da imagem homogênea em geral utilizada para representar os suburbanos – seja aquela que os associava aos trabalhadores ordeiros, que pegavam o trem para trabalhar todo dia na região central, ou a que os ligava às imagens refinadas e modernas constituídas para a região por muitos daqueles que compunham sua elite.

Essas ocorrências registradas pela delegacia do Engenho de Dentro nos permite perceber elementos importantes sobre as formas de lazer dos diferentes grupos de moradores dessa localidade. Elas mostram que, ao menos para os trabalhadores de menor renda, não seria possível sequer se associar aos clubes dançantes institucionalizados, cujas mensalidades (mesmo modestas se comparadas às Grandes Sociedades) seriam ainda muito altas para eles, inviabilizando sua participação em tais grêmios. Por conta disso, eles davam forma a um lazer que não costumava passar pelo crivo da autorização da polícia[70]. Se as associações carnavalescas tinham que submeter um pedido a polícia para poderem ter o direito de realizar seus bailes e sair com préstitos carnavalescos, à população mais pobre restava assim se divertir em bailes privados nas casas da vizinhança ou em algum botequim. Dessa forma, tanto as adaptações promovidas

---

[68] Sobre a definição das "classes pobres" como "classes perigosas" no Rio de janeiro do período, ver CHALHOUB, Sidney, *Cidade Febril. Cortiços e epidemias na Corte Imperial*, São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

[69] - Cf. BRETAS, Marcos, *A guerra das ruas. Povo e polícia na cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995.

[70] Na tentativa de localizar a delegacia do Engenho de Dentro, identificamos nos livros da Tijuca um caso semelhante ao baile onde Luiz Esteves foi preso. Às 12 hora compareceu a delegacia da região Lemos Candido. para prestar um queixa contra uma "grande turma de vagabundos" que numa casinha do nº 27 da rua Pereira Nunes, promovida "todos os dias, a toda noite" grande serenata de violão e cavaquinho fazendo grande barulho e promovendo desordem. 001/DPM23ºDP.

pelos membros dos pequenos clubes do Engenho de Dentro em relação ao modelo elevado das Grandes Sociedades Carnavalescas quanto as gradações de elevação entre esses clubes, ou mesmo a existência de um significativa parcela dos moradores locais que não tinham condições de acompanhar este modelo, indicam a variedade das redes formadas por dentro da festa entre os moradores local – que dificilmente poderiam caber em uma mesma definição sobre os sentidos de um lazer suburbano.

4
Epílogo

> "(...) À tarde, a feição do trem muda; é mais complexa porque se misturam burocratas, militares, "almofadinhas", meninas de Normal e da Música, tudo de cambulhada, ficando a fisionomia do trem muito confusa, de forma que é difícil tirar um traço seguro dela[1]".

Esse é o outro trecho da crônica "Trem dos Subúrbios", escrita em 1921 por Lima Barreto, com que abrimos esse trabalho. Nascido em 1881, o literato era desde o início do século XX morador do subúrbio de Todos os Santos, que viu se desenvolver ao longo desse período. Mais do que um simples participante dessa história na qualidade de morador da zona suburbana, foi também responsável por páginas que ajudaram a fixar certa memória sobre esses subúrbios que os colocavam como um contraponto à "cidade", como chamava a região central – o que fez tanto nas muitas crônicas em que tratou do tema quanto em romances como *Clara dos Anjos*[2]. Não por acaso, nesses escritos é justamente pela vivência de carências que os bairros da região são por ele caracterizados. "Mais ou menos é assim o subúrbio, na sua pobreza e no abandono em que os poderes públicos o deixam", explicava no mesmo romance, que ajudava assim a construir a ideia do "suburbano genuíno"[3]. Ao mesmo tempo, no entanto, não deixava de registrar ali a existência do tipo do "elegante suburbano", que se apresentava em suposta contradição com esse quadro de pobreza – porque, segundo ele, nos subúrbios 'também há estas distinções"[4]. Instigantes e bem escritas, as crônicas de Lima Barreto ajudaram assim a projetar imagens sobre o subúrbio que iam muito além dos trens, firmando sobre eles certa memória que foi muitas vezes comprada de forma pouco crítica pela posteridade.

A própria crônica sobre o trem dos subúrbios termina, porém, por reconhecer que fazia menção a uma realidade "confusa", da qual seria difícil tirar um "traço seguro". Como sujeito da realidade que ajudou a fixar, seu testemunho não se apresenta assim como uma janela direta para o passado suburbano, e sim

---

[1] "O trem de Subúrbios". *Gazeta de Notícias*, 21 de dezembro de 1921, p.2

[2] LIMA BARRETO, A.H., *Clara dos* Anjos, São Paulo, Ática, 1988, pg. 106. Ainda que concluído somente em 1922 e publicado postumamente em 1948, trata-se de um romance que começou a ser escrito por Lima Barreto ainda nos primeiros anos do século, quando apareceu em seu diário íntimo. Cf. BARRETO, Lima, *Um longo sonho de futuro, Diários, cartas, entrevistas e confissões dispersas*, Rio de Janeiro: Graphia, 193, pg. 31.

[3] Idem, pg. 73 e 106 .

[4] Idem, pg. 106 e 121.

como um flagrante das tensões e desafios experimentados pelo literato ao longo da sua vida[1]. Se foram tais desafios de seu presente que o levaram a construir tais imagens sobre a zona suburbana, nesse trabalho tentamos decifrar o universo de diferenças e disputas a partir das quais elas puderam ser construídas. A partir da crônica trem dos subúrbios, procuramos buscar os fios que ligam a imagem heterogênea que ele pintava do trem às muitas imagens unívocas afirmadas por ele mesmo em outros escritos para a zona suburbana.

Em um território com alto grau de estratificação social como o Rio de Janeiro, voltar-se para o entendimento dessa questão fez com que muitos pesquisadores fossem buscar no desenrolar dessa história uma explicação que desse conta desse processo. Identificando nas reformas urbanas executadas durante a gestão do prefeito Pereira Passos seu ponto nevrálgico, os subúrbios acabaram assim explicados como simples contraponto ao projeto de modernização urbana caracterizada pela Avenida Central, símbolo da modernidade republicana que se queria afirmar, e pela Avenida Beira Mar, que representava o ideal atlântico que viria a se firmar nas décadas seguintes[2]. Como resultado, foram frequentemente definidos no negativo, como o lugar da ausência – de civilização, de modernidade, de cidadania.

Ao estabelecer um ponto de explicação a partir do qual se pode explicar o subúrbio, no singular e em sua suposta concretude, acabou-se, porém, por se encobrir o processo que deu sentido a essas oposições, que também não são estáticas. Nesse sentido, essas imagens acabaram por ofuscar uma série de experiências sociais ligadas à dinâmica de ocupação mais intensa das regiões suburbanas, que escapam ao período de profusão das obras da reforma urbana. Como vimos, esse processo de formação dos subúrbios se fez de maneira bem diversa, desde a implantação do transporte ferroviário de massa – pois havia, desde o começo, disputas em torno da formação desse território que passavam pela consolidação do transporte de passageiros, pelas formas e lógicas de ocupação desse solo e até mesmo pelas formas de se divertir na região. A possibilidade de compreensão do sentido da construção de tais imagens sobre os

---

[1] Sobre a relação de interconexão entre a produção literária e a realidade social, ver CHALHOUB, Sidney e Pereira, Leonardo Affonso de Miranda (org.) Apresentação. In*: A história contada: capítulos de história social da literatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998, pp. 7- 15.

[2] Cf. NEEDELL, Jeffrey D., *Belle Époque Tropical*, São Paulo: Cia. das Letras, 1993; e O´DONNELL, Julia. *A invenção de Copacabana*. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

subúrbios passa assim pela tentativa de compreensão do modo pelo qual os habitantes da região deram sentido ao seu espaço de moradia nas disputas cotidianas que se viram obrigados a enfrentar.

Nesse processo, a intensificação do crescimento dessas localidades, aliada à falta de capacidade administrativa e de vontade política para promover as obras de infraestrutura necessárias aos subúrbios, de fato foi um dos fatores que ajudaram a gestar os contornos da precariedade urbana dos subúrbios. O Estado, porém, não foi a única instância que determinou a constituição dessas imagens. Como vimos havia projetos de subúrbios em disputa e, desde a década de 1880 a imprensa começa a surgir como porta-voz dos moradores dos subúrbios. No começo do século XX, diante do crescimento urbano da cidade, a demasiada ênfase dada a esse papel representante interesses suburbanos pela imprensa também exercerá papel relevante na constituição de uma singularidade desses territórios. Através da publicação diária de matérias, em colunas intituladas de suburbanas, acaba por definir uma certa identificação para essas localidades, associadas maciçamente a características ligadas à precariedade e à falta urbanização desses territórios. Por mais verdade que possa haver nessas imagens, esse trabalho, ao se centrar na realidade vivida pelos moradores do Engenho de Dentro entre os últimos anos do século XIX e os primeiros do XX, pretendeu mostrar as muitas disputas e experiências suburbanas que foram habitualmente escondidas por elas.

5
Fontes

I – Fontes manuscritas

A - Arquivo Nacional (Rio de Janeiro)

- Fundo GIFI 6C171

- Fundo 13ª Pretoria (Inhaúma) - Processo nº2769 galeria A, 1907

- Juízo dos feitos da Fazenda Municipal - nº36062 caixa2129

B- Fundação Casa de Rui Barbosa

- Maria Amélia Jacobina - CFBO SFJ DMAJ15

C - *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*

- Fundo Câmara Municipal – Império / Décima urbana
  - IMP/FMC 10º distrito Légua – 1876
  - IMP/FMC 10º distrito - 1878-1879
  - IMP/FMC 10º distrito - 1879-1880
  - IMP/FMC 10º distrito - 1880-1881
  - IMP/FMC 10º distrito - 1883-1884
  - IMP/FMC 11º distrito - 1884-1885
  - IMP/FMC 11º distrito - 1885-1886
  - IMP/FMC 11º distrito - 1886-1887

- Fundo Diretoria Geral da Fazenda – Imposto Predial
  - PDF/DGF 11º distrito – 1889
  - PDF/DGF 12º distrito – 1892
  - PDF/DGF 12º distrito – 1893
  - PDF/DGF 8º distrito - 1894-1895
  - PDF/DGF 17º distrito – 1897
  - PDF/DGF 16º distrito – 1897
  - PDF/DGF 16º distrito – 1898
  - PDF/DGF 17º distrito – 1898
  - PDF/DGF 17º distrito – 1904
  - PDF/DGF 18º distrito - 1904

- Registros de bilhares hospedarias, botes e belquiores (termos) - 49.3.12

D - Centro de Microfilmagem da Polícia Civil do Rio de Janeiro

- DPM - 24ª DP - Livros 14.876

I I– Fontes impressas

A - Biblioteca Nacional

- A Imprensa - 1909
- A Reforma - 1871-1874
- Almamak Laemmert - 1890-1910
- Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro - 1870-1885
- Almanak Gazeta de Notícias - 1886-1904
- Correio da Manhã - 1901-1910
- Gazeta de Notícias - 1875-1910
- Gazeta Suburbana - 1883-1884
- Jornal do Brasil - 1891-1910
- Jornal do Comércio - 1850-1910
- O Echo Suburbano - 1901
- O Globo - 1875
- O Malho - 1902-1912
- O Mosquito - 1972-1877
- O Paiz - 1885-1910
- Revista Illustrada - 1876-1890

***B – Biblioteca da Câmara dos Deputados*.**

- Decreto nº 406, de 17 de Maio de 1890. Dá novo regulamento á Estrada de Ferro Central do Brasil.

- Decreto nº 7.051, de 18 de outubro de 1878. Decreto nº 7.051, de 18 de outubro de 1878.

- BRASIL. Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Recenseamento do Rio de Janeiro* (Distrito Federal): Realizado em 20 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Oficina de Estatística, 1907, p.13.

C - Obras literárias e memorialísticas

BLAKE, Augusto Vitório Alves Sacramento. *Dicionário Bibliográfica Brasileiro*. Volume 6. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1902,p.144.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes. *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

LIMA BARRETO, A., *Clara dos* Anjos, São Paulo, Ática, 1988.

LIMA BARRETO, A. *Um longo sonho de futuro, Diários, cartas, entrevistas e confissões dispersas*, Rio de Janeiro: Gráfica, 1993.

LIMA BARRETO, A. *Toda Crônica.* Volume II. Rio de Janeiro: Agir, 2004.

LLOYD, Reginald; *ET al*. *Impressões do Brasil no século Vinte: Sua História, seu povo, comércio, indústrias e recursos.* Lloyd´s Greater Britain Publishing Company Ltda, 1913.

SANTOS, Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1996.

III– Mapas

A - Biblioteca Nacional

- Mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II. Angelo e Robin: Rio de Janeiro, 1880.

- Planta e catálogo dos terrenos situados na paragem denominada Villa Thereza à Estação Engenho de Dentro.

- Planta da cidade do Rio de Janeiro organizada. Organizado por Dr. Manoel Pereira Reis. Comissão da Carta Cadastral do Distrito Federal: 1900.

6
Referências bibliográficas

ABREU, Mauricio de A. *Evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPP, 2013.

AZEVEDO, Elciene. et allii (Org.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX.* Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

BELCHIOR, Pedro. *Tristes subúrbios. Literatura, cidade e memória na experiência de Lima Barreto***,** Dissertação de Mestrado em História, UFF, Niterói, 2011.

BRETAS, Marcos, *A guerra das ruas. Povo e polícia na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995.

__________. *Ordem na Cidade*: o exercício cotidiano da autoridade policial no Rio de Janeiro: 1907-1930. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

CARVALHO, Amanda Lima dos Santos. "O Rio de Janeiro a partir da chegada da Corte Portuguesa: Planos, Intenções e Intervenções no século XIX". In: PEIXOTO, Elane Ribeiro; DERNTL, Maria Fernanda; PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo (Orgs.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo:* Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014.

CARDOSO, Luiz A. F. *Entre Vilas e Avenidas: Habitação Proletária em Salvador, na Primeira República*. Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano (UFBa), 1991.

CHALHOUB, Sidney, *Cidade Febril. Cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

CHALHOUB, Sidney e PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda (org.) *A história contada: capítulos de história social da literatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

CHAZKEL, Amy. *Leis da Sorte: O jogo do bicho e a construção da vida pública urbana.* Campinas: Editora da Unicamp, 2014.

COSTA, Mariana Barbosa Carvalho da. *Entre o lazer e a luta: o associativismo recreativo entre os trabalhadores fabris do Jardim Botânico (1895-1917).* Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de História, 2014

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. "O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces". *Tempo*, Rio de Janeiro. N.8. Agosto, 1999. pp. 1-18.

CUNHA, Maria Clementina Pereira. *Ecos da Folia*: uma história social do carnaval carioca entre os anos de 1880 e 1920. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

CUNHA, Maria Clementina Pereira. *Carnavais e outras f(r)estas: ensaios de história social da cultura.* São Paulo: Editora UNICAMP, CECULT, 2002.

DAVIS, Natalie Zemon. *Nas Margens: três mulheres do século XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

EL-KAREH, Almir Chaiban. "Quando os subúrbios eram arrabaldes: um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX". In: OLIVEIRA, Marcio Piñon e FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *150 anos de subúrbio carioca*. Rio de Janeiro: UFF/ Lamparina, FAPERJ, 2010.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes. "Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II - 1855-1865". In: *Memória Histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

FRACCARO, Glaucia Cristina Candian. *Morigerados e revoltados. Trabalho e organização de ferroviários da Central do Brasil e da Leopoldina (1889-1920).* Dissertação de Mestrado em História (Unicamp): Campinas: SP, 2008.

GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes. O cotidiano e as ideias de um moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo: Companhia de bolso, 2006.

________. O inquisidor como antropólogo. In: *O fio e os rastros: verdadeiro, falso e fictício*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

________. *Mitos, emblemas e sinais*: morfologia e história. São Paulo: Companhia das Letras. 1989.

GRAHAM, Sandra Lauderdale. The Vintem Riot and Political Culture: Rio de Janeiro, 1880. In: *The Hispanic American Historical Review*Vol. 60, No. 3 (Aug., 1980), pp. 431-449.

HENRIQUE, W. *O direito à natureza na cidade*. Salvador: EDUFBA, 2009.

JESUS, Ronaldo Pereira de. A revolta do vintém e a crise na monarquia. IN: *História Social.* Campinas, IFCH/UNICAMP, nº12. 2006, pp. 73-89.

KNAUSS, Paulo; BRUM, Mario Sergio. "Encontro marcado: a favela como objeto da pesquisa histórica". In: MELLO, Marco Antonio da Silva. *Favelas cariocas: ontem e hoje*.Rio de Janeiro: Garamond, 2012.

LIMA, Rachel. *Senhores e possuidores de Inhaúma: propriedades, famílias e negócios da terra no rural carioca oitocentista (1830-1870).* 2016. 298 f. Tese (Doutorado em História). Faculdade de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.

MAGALHÃES, Marcelo de Souza. "Formulando projetos para a cidade: o Conselho Municipal do Rio de Janeiro: discutindo a questão da habitação popular (1892-1902)". *Revista de História Regional,* Ponta Grossa - Pr., v. 5, n.1, p. 111-151, 2000.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista. *Topoi, 16*(30), (2015), pp. 203-233.

MATTOS, Rômulo. *Pelos Pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas na primeira república*. Tese de doutorado do programa de pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense, 2008, pp.45-52.

MENDONÇA, Leandro Climaco. *Nas Margens: experiências de suburbanos com periodismo no Rio de Janeiro, 1880-1920*. Niterói: Editora UFF, 2014.

MIYASAKA, Cristiane. *Viver nos subúrbios: a experiência dos trabalhadores de Inhaúma (Rio de Janeiro, 1890-1910).* Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura / Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011.

NEEDELL, Jeffrey D., *Belle Époque Tropical*, São Paulo: Cia. das Letras, 1993.

NEVES, Margarida de Souza. "Uma capital em trompe l´oeil. O Rio de Janeiro, cidade-capital da república velha". In: Ana Maria Bandeira de Mello Magaldi; Claudia Alves; José Gonçalves Gondra. (Org.). *Educação no Brasil: História, Cultura e Política*. 1ed.São Paulo: Editora Universitária São Francisco, 2003, v. 1, p. 253-285.

O´DONNELL, Julia. *A invenção de Copacabana: culturas urbanas e estilos de vida no Rio de Janeiro*. ZAHAR, 2013.

OLIVEIRA, Carolina Bortolotti. A presença do gosto inglês nos subúrbio do Rio de Janeiro no século XIX. In: *Anais do XXIII Simpósio Nacional de História*: Guerra e Paz. Londrina: Ed. Mídia, 2005.

OLIVEIRA, Marcio Piñon e FERNANDES, Nelson da Nóbrega. *150 anos de subúrbio carioca*. Rio de Janeiro: UFF/ Lamparina, FAPERJ, 2010.

PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. “The Flower of the Union: Leisure, Race, and Social Identity in Bangu, Rio de Janeiro (1904-1933)”. *Journal of Social History,* vol. 46 no. 1 (2012), pp. 154–169.

__________. “No ritmo do Vagalume: culturas negras, associativismo dançante e nacionalidade na produção de Francisco Guimarães (1904-1933)”. *Rev. Bras. Hist.,* São Paulo, v. 35, n. 69, p. 13-33, Junho 2015.

__________. “Negociações Impressas: a imprensa comercial e o lazer dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Primeira República”. *História,* Franca, v. 35, e99, 2016.

__________. “A dança da política: trabalhadores, associativismo recreativo e eleições no Rio de Janeiro da Primeira República”. *Rev. Bras. Hist***.**, São Paulo, v. 37, n. 74, p. 63-88, Jan. 2017

PEREIRA, Cristiana Schettini. “Os senhores da alegria: a presença das mulheres nas Grandes Sociedades carnavalescas cariocas em fins do século XIX”. CUNHA. In: In: CUNHA, Maria Clementina Pereira. *Carnavais e outras f(r)estas*: ensaios de história social da cultura. São Paulo: Editora UNICAMP, CECULT, 2002.

REVEL, Jacques. (org.) *Jogo de escalas: a experiência da microanálise.* Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

ROCHA, Osvaldo Porto. *A era das demolições*: *cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1995.

RODRIGUEZ, Hélio Suevo. *A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate de sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004.

SANTOS, Joaquim J. Moura dos. *De freguesias rurais a subúrbio*: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado em História, USP, 1996.

SERFATY, Elaina R. Cirilo. *A honra dos outros: padrões de moralidade em um crime de amor nos Pingas Carnavalescos (1920-1921).* Trabalho de Conclusão de

Curso; (Graduação em História) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2013.

SILVA, Marcos *Caricata República: Zé Povo e o Brasil*, São Paulo: Marco Zero, 1990.

VIANNA, Paula V. Carnevale; ZANETTI, Valéria; PAPALI, Maria Aparecida. “Geografia, saúde e desenvolvimento urbano no interior paulista na passagem para o século XX: Domingos Jaguaribe e a construção da Estância Climática de Campos do Jordão”. *Hist. cienc. saúde-Manguinhos*, Rio de Janeiro , v. 21, n. 4, p. 1341-1360, Dezembro. 2014.

7
Anexos

No trecho do mapa reproduzido abaixo, é possível visualizar bifurcação entre a Linha Centro, no seu trecho inicial no Rio de Janeiro, e a interligação com outros trechos ferroviários.
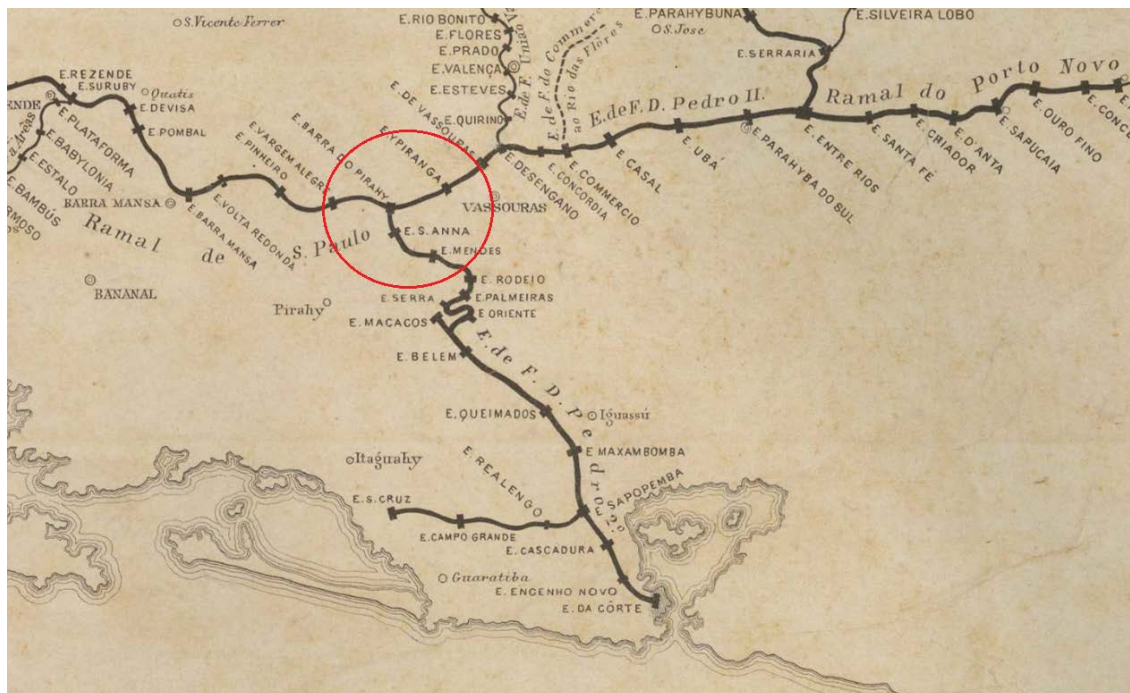
Figura A1 - Mapa de todas as estações das Estradas de Ferro D. Pedro II (...). Angelo e Robin: Rio de Janeiro, 1880. *Biblioteca Nacional* - Cartografia.

Na parte do mapa reproduzido abaixo é possível visualizar a estação do Engenho de Dentro e o entorno da localidade, marcada pela letra B. A estação anterior, marcada com a letra A é a de Todos os Santos e a posterior, marcada com a letra C é a estação ferroviária Encantado.
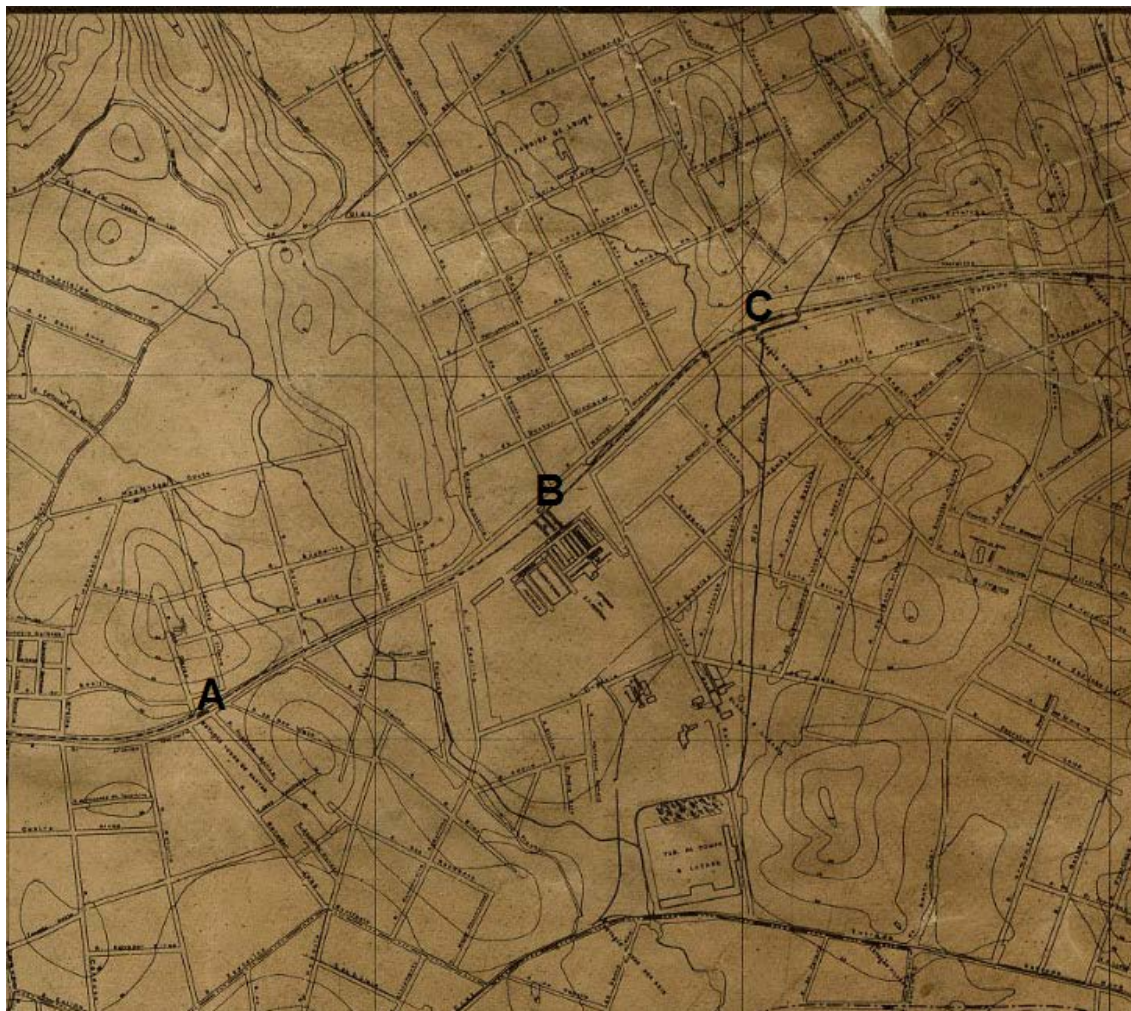
Figura A2 - Planta da cidade do Rio de Janeiro. Organizada sob a direção do Dr. Manoel Pereira Reis, pela Comissão da Carta Cadastral do Distrito Federal, 1900. *Biblioteca Nacional* - Cartografia.

Na parte do mapa reproduzido abaixo é possível visualizar as ruas que ficavam no lado da linha férrea em que se localizavam às oficinas da Estrada no Engenho de Dentro.

Figura A3 - Planta da cidade do Rio de Janeiro. Organizada sob a direção do Dr. Manoel Pereira Reis, pela Comissão da Carta Cadastral do Distrito Federal, 1900. *Biblioteca Nacional* - Cartografia.

Na parte do mapa reproduzido abaixo é possível visualizar as ruas que ficavam no lado da linha férrea oposto às oficinas da Estrada no Engenho de Dentro.

Figura A4 - Planta da cidade do Rio de Janeiro. Organizada sob a direção do Dr. Manoel Pereira Reis, pela Comissão da Carta Cadastral do Distrito Federal, 1900. *Biblioteca Nacional* - Cartografia.